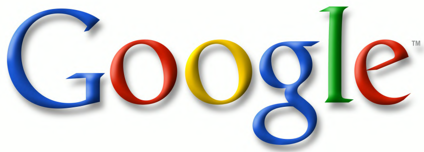


GUIDES BÆDEKER.

Allemagne:

Allemagne du Nord. Berlin et ses environs, le Nord-Ouest et le Rhin, le Centre, le Nord-Est. Avec 21 cartes et 69 plans de villes. 13e éd. 1909 . . . . 8 marcs.

Allemagne: Partie méridionale. Appendice à l'Allemagne du Nord. Avec 9 cartes, 23 plans de villes et 6 plans de musées. 13e éd. 1911 . . . . 3 marcs.

Les bords du Rhin de la frontière suisse à la frontière de Hollande. Alsace, Eifel, Forêt-Noire, Heidelberg, Lorraine, Moselle, Sept-Montagnes, Taunus, etc. 63 cartes et 63 plans. 18e éd. 1910. 7 marcs.

Angleterre, seulement en anglais ou en allemand, voir Grande-Bretagne.

Autriche-Hongrie, y compris *Cettigné, Belgrade* et *Bucarest.* Avec 69 cartes et 65 plans de villes, 6 plans d'édifices et de musées et 1 panorama. 13e éd. 1911 . . . . 10 marcs.

Belgique et Hollande, y compris *le Luxembourg.* Avec 19 cartes et 36 plans de villes. 19e éd. 1910 . . . . 6 marcs.

Canada, seulement en anglais: *The Dominion of Canada,* with *New-foundland* and an Excursion to *Alaska.* With 13 Maps and 12 Plans. Third edition 1907 . . . . 6 marcs.

Constantinople et Asie Mineure, en allemand seulement:

Konstantinopel und Kleinasien nebst den Hauptrouten durch die *Balkanhalbinsel* und einem Ausflug auf der *Anatolischen Bahn.* Mit 9 Karten, 34 Plänen und Grundrissen. 1905 . . . . 6 marcs.

Danemark, voir *Suède et Norvège.*

Egypte et Soudan. Avec 37 cartes et plans de villes, 65 plans de temples, etc., et 57 vignettes. 3e éd. 1908 . . . . 15 marcs.

Espagne et Portugal avec des excursions aux *Baléares* et à *Tanger.* Avec 9 cartes et 57 plans. 2e éd. 1908 . . . . 16 marcs.

Etats-Unis, avec une excursion au *Mexique.* Avec 25 cartes, 32 plans de villes et 4 plans spéciaux. 2e éd. 1905 . . . . 12 marcs.

France:

I. Paris et ses Environs. 14 cartes et 34 plans. 17e éd. 1911. 6 marcs.
II. Le Nord-Est de la France de Paris aux Ardennes, aux Vosges et au Rhône. 12 cartes et 30 plans de villes. 8e éd. 1908 . . . 6 marcs.
III. Le Nord-Ouest de la France de la frontière belge à la Loire excepté Paris. 11 cartes et 33 plans de villes. 8e éd. 1908. 6 marcs.
IV. Le Sud-Est de la France [illegible] mpris *la Corse.* 23 cartes, 28 plans de v [illegible] 6 marcs.
V. Le Sud-Ouest de la Fran [illegible] Espagne. 13 cartes, 25 plans de villes [illegible] 6 marcs.
Ardennes, Bourgogne, Champ [illegible] le Nord-Est de la France.

Artois, Bretagne, Flandre, Loire, Normandie, Picardie, voir le Nord-Ouest de la France.

Cévennes, Corse, Dauphiné, Lyonnais, Provence, Rhône, Savoie, voir le Sud-Est de la France.

Auvergne, Dordogne, Gironde, Pyrénées, voir le Sud-Ouest de la France.

Grande-Bretagne, seulement en anglais ou en allemand:

Great Britain. England, Wales and Scotland. With 28 Maps, 65 Plans, and a Panorama. Seventh edition. 1910 . . . . . . 10 marcs.

Grossbritannien. England (außer London), Wales, Schottland und Irland. Mit 24 Karten, 58 Plänen und 1 Panorama. 4. Aufl. 1906. 10 marcs.

Londres et ses Environs. Avec 4 cartes et 38 plans. 11e éd. 1907. 6 marcs.

Grèce. Avec un panorama d'Athènes, 16 cartes et 32 plans de villes etc. et 2 planches. 1910 . . . . 10 marcs.

Hollande, voir Belgique et Hollande.

Italie:

I. Italie septentrionale jusqu'à Livourne, Florence et Ravenne. Avec 30 cartes, 31 plans de villes, 10 plans d'édifices et de musées et un panorama. 17e éd. 1908 . . . . 8 marcs.

II. Italie centrale et Rome. Avec une vue du Forum romain, une planche reproduisant les armoiries des papes depuis 1417, 19 cartes et 55 plans. 14e éd. 1909 . . . . 7 marcs 50 pf.

III. Italie méridionale, Sicile, Sardaigne, Malte, Tunis, Corfou. Avec 30 cartes et 28 plans. 14e éd. 1907 . . . . 6 marcs.

L'Italie des Alpes à Naples. Avec 25 cartes, 28 plans et 23 croquis. 3e éd. 1909 . . . . 8 marcs.

Luxembourg, voir *Belgique et Hollande.*

Méditerranée, seulement en anglais ou allemand:

The Mediterranean. Seaports and Sea Routes, including Madeira, the Canary Islands, the Coast of Morocco, Algeria and Tunisia. With 38 Maps and 49 Plans. 1911 . . . . 12 marcs.

Mittelmeer nebst Madeira, den Kanarischen Inseln, der Küste Marokkos, Algerien u. Tunesien. Mit 37 Karten und 49 Plänen. 1909. 9 marcs.

Palestine et Syrie avec les routes principales à travers la *Mésopotamie* et la *Babylonie.* Avec 20 cartes, 52 plans et un panorama de Jérusalem. 3e éd. 1906 . . . . 12 marcs.

Portugal, voir *Espagne et Portugal.*

Russie. Pologne, provinces Baltiques, St-Pétersbourg, Grand-duché de Finlande, le Centre, le Nord et le Sud, la Caucasie et les chemins de fer de l'Asie russe. Avec 19 cartes et 32 plans. 3e éd. 1902. 15 marcs.

Manuel russe. 3e éd. 1903 . . . . 1 marc.

Suède et Norvège et les principales routes à travers le *Danemark.* Avec 44 cartes, 26 plans de villes, 3 petits panoramas et un petit manuel de conversation. 4e éd. 1911 . . . . 10 marcs.

La Suisse et les parties limitrophes de la Savoie et de l'Itali
75 cartes, 20 plans de villes et 12 panoramas. 27e éd. 1911.


SEAL OF THE UNIVERSITY OF TEXAS
DISCIPLINA
CIVITATIS



LES ETATS-UNIS

Tableau des mesures.

(V. p. XXXV.)

Pieds anglais	Mètres	Mètres	Pieds anglais	Milles anglais	Kilomètres	Kilomètres	Milles anglais	Acres	Hectares	Hectares	Acres
1	0,30	1	3,28	1	1,61	1	0,62	1	0,40	1	2,47
2	0,61	2	6,56	2	3,22	2	1,24	2	0,81	2	4,94
3	0,91	3	9,84	3	4,83	3	1,86	3	1,21	3	7,41
4	1,22	4	13,12	4	6,44	4	2,48	4	1,61	4	9,88
5	1,52	5	16,40	5	8,04	5	3,10	5	2,02	5	12,35
6	1,83	6	19,69	6	9,65	6	3,73	6	2,42	6	14,82
7	2,13	7	22,97	7	11,26	7	4,35	7	2,83	7	17,30
8	2,44	8	26,25	8	12,87	8	4,97	8	3,23	8	19,77
9	2,74	9	29,53	9	14,58	9	5,59	9	3,63	9	22,24
10	3,04	10	32,81	10	16,09	10	6,21	10	4,04	10	24,71
11	3,35	11	36,09	11	17,70	11	6,83	11	4,44	11	27,18
12	3,66	12	39,37	12	19,31	12	7,45	12	4,85	12	29,65
13	3,96	13	42,65	13	20,92	13	8,07	13	5,25	13	32,12
14	4,27	14	45,93	14	22,53	14	8,69	14	5,66	14	34,59
15	4,57	15	49,21	15	24,13	15	9,31	15	6,06	15	37,05
16	4,88	16	52,49	16	25,74	16	9,93	16	6,46	16	39,53
17	5,18	17	55,78	17	27,35	17	10,55	17	6,87	17	42,00
18	5,49	18	59,06	18	28,96	18	11,18	18	7,27	18	44,47
19	5,79	19	62,34	19	30,67	19	11,80	19	7,67	19	46,95
20	6,10	20	65,62	20	32,18	20	12,42	20	8,08	20	49,42

Echelles thermométriques.

Fahrenheit	Réaumur	Celsius	Fahrenheit	Réaumur	Celsius	Fahrenheit	Réaumur	Celsius	Fahrenheit	Réaumur	Celsius
+100	+30,22	+37,78	+81	+21,78	+27,22	+62	+13,33	+16,67	+43	+4,89	+6,11
99	29,78	37,22	80	21,33	26,67	61	12,89	16,11	42	4,44	5,56
98	29,33	36,67	79	20,89	26,11	60	12,44	15,56	41	4,00	5,00
97	28,89	36,11	78	20,44	26,56	59	12,00	15,00	40	3,56	4,44
96	28,44	35,56	77	20,00	25,00	58	11,56	14,44	39	3,11	3,89
95	28,00	35,00	76	19,56	24,44	57	11,11	13,89	38	2,67	3,33
94	27,56	34,44	75	19,11	23,89	56	10,67	13,33	37	2,22	2,78
93	27,11	33,89	74	18,67	23,33	55	10,22	12,78	36	1,78	2,22
92	26,67	33,33	73	18,22	22,78	54	9,78	12,22	35	1,33	1,67
91	26,22	32,78	72	17,78	22,22	53	9.33	11,67	34	0,89	1,11
90	25,78	32,22	71	17,33	21,87	52	8,89	11,11	33	0,44	0,56
89	25,33	31,67	70	16,89	21,11	51	8,44	10,56	32	0,00	0,00
88	24,89	31,11	69	16,44	20,56	50	8,00	10,00	31	—0,44	—0,56
87	24,44	30,56	68	16,00	20,00	49	7,56	9,44	30	0,89	1,11
86	24,00	30,00	67	15,56	19,44	48	7,11	8,89	29	1,33	1,67
85	23,56	29,44	66	15,11	18,89	47	6,67	8,33	28	1,78	2,22
84	23,11	28,89	65	14,67	18,33	46	6,22	7,78	27	2,22	2,78
83	22,67	28,33	64	14,22	17,78	45	5,78	7,22	26	2,67	3,33
82	22,22	27,78	63	13,78	17,22	44	5,33	6,67	25	3,11	3,89

LES
ETATS-UNIS

AVEC UNE EXCURSION AU

MEXIQUE

MANUEL DU VOYAGEUR

PAR

K. BÆDEKER

AVEC 25 CARTES, 32 PLANS DE VILLES ET 4 PLANS SPÉCIAUX

DEUXIÈME ÉDITION

REVUE ET MISE À JOUR

LEIPZIG
KARL BÆDEKER
ÉDITEUR

PARIS
PAUL OLLENDORFF
50, CHAUSSÉE D'ANTIN

1905

PRÉFACE

Ce *Guide aux Etats-Unis* a pour but de répondre aux besoins du public de plus en plus nombreux, qui visite la grande République de l'Ouest. En effet, ce pays est non seulement intéressant pour les hommes d'affaires (négociants, industriels, ingénieurs, architectes, etc.), mais il offre encore un but de voyage unique en son genre, même aux touristes qui connaissent les plus belles parties de l'Europe et de l'Orient.

Ce livre, dont la première édition a paru en 1894, doit être, comme les autres de la même collection, un Guide pratique et sérieux, offrant aux voyageurs les renseignements nécessaires pour bien voir, sans perte de temps et sans trop de frais, les principales curiosités des régions qu'il comprend.

En raison du rapide changement des choses en Amérique, on ne saurait s'attendre à trouver ici une description rigoureusement exacte jusque dans ses moindres détails de cet énorme territoire, dont l'étendue le cède peu à celle de l'Europe entière. L'éditeur tient d'ailleurs à exprimer sa reconnaissance aux personnes qui voudront bien lui signaler des erreurs.

Le présent volume est surtout l'œuvre de *Mr. James F. Muirhead,* notre collaborateur anglais, qui a parcouru les Etats-Unis pendant plusieurs années en vue de cet ouvrage.

Les CARTES et les PLANS ont été l'objet de soins tout particuliers; en raison des matériaux souvent insuffisants, leur composition et leur révision ont présenté de grandes difficultés que *Mr. Henry Gannett,* président du «Comité de topographie géologique aux Etats-Unis» (p. LXII), a obligeamment contribué à surmonter. Cette nouvelle édition a été enrichie des *cartes* suivantes: les Etats-Unis de l'Est, les Berkshire Hills, les Hampton Roads, le Grand Cañon du Colorado, la Californie méridionale, le Littoral de la Colombie anglaise et Alaska, le Mexique et les Environs de Colorado Springs, ainsi que des *plans* de Boston (plan d'ensemble), de Brooklyn, de Cambridge (avec l'Université de Harvard), de Denver, de Detroit, d'Indianapolis, de Mexico, de Milwaukee, de New Haven (avec l'Uversité de Yale), et de New York (ville basse). Cartes et plans

orientés au N., à moins d'une indication contraire (comme c'est p. ex. le cas pour New York).

Les *distances* sont données dans cet ouvrage en milles anglais (américains), mais pour les chemins de fer seulement, les autres étant indiquées en kilomètres, et les hauteurs dans le texte en mètres (sur les cartes, en pieds anglais). V. p. xxxv et les tableaux en tête de l'ouvrage. — Le *nombre des habitants* et les autres indications statistiques reposent sur le recensement de 1900, qui naturellement a été déjà dépassé en plusieurs endroits par le développement rapide des villes américaines.

A côté des HÔTELS dans le dernier style, on a mentionné des établissements plus modestes, mais recommandables; toutefois on remarquera que le confort des hôtels américains dépend des prix beaucoup plus qu'en Europe (p. xxviii). Les prix indiqués dans ce manuel n'ont, il est vrai, qu'une valeur approximative; mais bien qu'aux Etats-Unis ils aient facilement une tendance à monter, ceux qu'on a donnés ici permettront au voyageur d'avoir au moins un aperçu des frais probables. L'éditeur rappelle enfin à MM. les hôteliers, restaurateurs, etc., que ses recommandations ne sauraient s'acheter à aucun prix, *pas même sous forme d'annonces*, qu'il refuse par principe, contrairement à l'usage adopté par d'autres éditeurs.

Abréviations.

H., *hôt.*, hôtel.
Ho., house (maison, hôt.).
aub., auberge.
ch., chambre.
déj., 1er déjeuner.
dîn., dîner (dinner).
rep., repas.
v.(n.)c., vin (non) compris.
E., est.
N., nord.
O., ouest.
S., sud.
dr., droite.
g., gauche.
h., heure.
min., minutes.
Av., Avenue (grande rue).
Str., Street (rue).
M., mille anglais.
m., mètre ou mort en ....
kil., kilomètre.
kil. car., kilomètre carré.
hect., hectare.
kgr., kilogramme.
$, dollar.
c., cent.
hab., habitants.
R., route.
p., page.
R. R., Railroad, Railway (chemin de fer).
dim., *mercr.*, *vendr.*, *sam.*, dimanche, mercredi, vendredi, samedi.
apr. m., après midi.
s., soir.
U. S., *E.-U.*, United States, Etats-Unis.

Pour les abréviations des noms de voies ferrées, v. p. xxiv-xxv; pour celles des noms d'Etats, v. p. L.

L'astérisque (*) désigne les choses particulièrement dignes d'attention et les hôtels, restaurants, etc., relativement recommandables.

Un nombre entre parenthèse, à la suite d'un nom de lieu ou de montagne, en indique l'altitude ou la hauteur au-dessus du niveau de la mer.

TABLE MÉTHODIQUE

Mexique.

Cartes et plans.

Cartes.

Plans.

INTRODUCTION.

L'immensité du territoire des Etats-Unis, qui est environ dix-huit fois plus grand que celui de la France, fait entrevoir pour ses habitants des perspectives bien différentes de celles réservées aux peuples européens. La population peut s'y développer en toute sécurité, exploiter les trésors merveilleux du sol et se livrer aux entreprises industrielles les plus hardies, sans s'inquiéter de l'avenir. C'est là l'une des causes qui ont formé le caractère énergique et audacieux de l'Américain du Nord. Aussi le nouveau venu devra-t-il laisser en route les idées qu'on apporte d'ordinaire de la vieille Europe et réagir surtout contre les premières impressions, qui ne seront pas toujours agréables et peut-être même décourageantes. L'énormité des grandes cités américaines, le bruit qui les remplit jour et nuit, la lutte pour l'existence qui s'y manifeste sous diverses formes, leurs rues malpropres, monotones et bordées d'édifices gigantesques tout en hauteur n'ont rien de séduisant. Les trajets sont plus longs, plus fatigants et plus ennuyeux qu'en Europe. L'organisation même des chemins de fer, des hôtels, etc., ne paraîtra pas d'abord mériter la grande renommée dont elle jouit, bien qu'elle corresponde parfaitement aux besoins des Américains. Il faudra aussi s'habituer au manque d'égards des domestiques, des commissionnaires et d'autres employés subalternes. En été, on s'y plaint de la poussière, des mouches et des moustiques; en hiver, de l'air surchauffé dans les hôtels et les wagons. La sûreté publique est la même qu'en Europe; aucun voyageur raisonnable n'ira errer la nuit dans les quartiers déserts des grandes villes, surtout de celles de l'Ouest. — En somme, on ne saurait douter que plus l'Européen s'empressera de renoncer à ses habitudes et à certains préjugés, plus il sera vite à même d'apprécier ce qu'il verra de nouveau, d'original et de grandiose au delà de l'Atlantique.

I. Monnaie. Frais de voyage. Equipement. Passeport et douane. Langue.

Monnaie. — L'unité monétaire aux Etats-Unis est le dollar ($) à 100 cents (c.), qui vaut env. 5 fr. (le cours est un peu plus élevé: env. 5 fr. 30). On frappe des *pièces d'or* de 1, $2^{1}/_{2}$, 5, 10 et 20 dollars. Les *monnaies d'argent* sont: le dollar, le demi-dollar (half-dollar), le quart de dollar (quarter-dollar, qui correspond au franc) et la «dime» (10 c.). Les pièces de 5 c. sont en nickel *(nicle)*, celles de 1 c. et de 2 c. en cuivre. Pour des sommes au-dessus de $ 1, on paye d'ordinaire avec du *papier-monnaie*, qui est au pair (la monnaie d'or et d'argent n'est plus répandue que l'autre que dans les Etats de l'Ouest). Le papier-monnaie comprend: les *Gold Notes* (billets de $ 20, $ 50, $ 100, $ 500, $ 1000, $ 5000, $ 10 000), les

United States Notes (billets dits «greenbacks» ou «dos verts», d'après la couleur de leur verso), les *U. S. Treasury Notes* et les *Silver Certificates* ($ 1, 2, 5, 10, 20, 50, 100, 500 et 1000). En outre, les *National Bank Bills* ($5 à 1000) ont également cours partout. Aux Etats-Unis on refuse l'argent étranger, et d'ordinaire, même les pièces du Canada qui ont exactement la même valeur que celles de l'Union.

Au lieu d'argent on emportera pour le voyage une lettre circulaire de crédit émise par une des grandes banques de Paris, Lyon, Londres, etc. La dernière innovation pour faciliter le paiement des frais de voyage, ce sont les billets dits *chèques de voyageurs* (travelers' checks) à $10, 20, 50, 100 et 200 qu'il n'est pas nécessaire de changer d'abord à la banque, mais qui sont reçus sans réduction dans les grands hôtels, les maisons d'affaires, etc. Leur porteur doit les signer deux fois, d'abord en les recevant, puis en les donnant en paiement. L'identité des deux signatures passe pour être une garantie suffisante.

On peut se procurer des chèques de voyageurs à New York dans les banques mentionnées p. 21, 22, et notamment, à l'*American Express Company*, qui a différentes succursales en Europe, p. ex., à Paris, 6, rue Halévy, et 47, rue des Petites-Ecuries, ou qui est en relation avec d'autres banques, p. ex., avec la Banque Fédérale en Suisse.

Frais de voyage. — Les frais d'un voyage aux Etats-Unis sont environ de moitié plus élevés qu'en Europe; car on ne peut d'ordinaire descendre que dans les hôtels de premier ordre (v. p. xxviii) et l'on a, en outre, des frais de chemin de fer très considérables (v. p. xxiv). Sans ces derniers, il faut compter sur une dépense de $10 au moins par jour. On ne s'en tirera à moins que si l'on a une grande expérience des voyages, des prétentions modestes et si l'on séjourne plusieurs jours dans la même ville en préférant les pensions (Boarding Houses, p. xxx). On peut évaluer de 3125 à 3750 fr. les frais généraux d'un voyage de six semaines en Amérique. Un jour entier (24 h.) en chemin de fer (c'est-à-dire un voyage de 500 à 800 M., soit env. 800 à 1300 kil.) coûte en Pullman Car (wagon-salon), y compris la nourriture, env. $20 (100 fr.).

Equipement. — On s'habillera comme en Europe. Si l'on choisit des étoffes plus légères, en raison de la situation méridionale du pays (p. xxxi), on emportera un pardessus plus chaud, la température variant beaucoup. On ne saurait guère se passer d'un habit noir. Pour les dames, une robe de voyage en soie légère est ce qu'il y a de mieux, parce qu'elle ne ramasse pas la poussière. Les cotonnades se payent aux Etats-Unis à peu près le même prix qu'en Europe, mais les articles de toilette: épingles, aiguilles, etc., sont beaucoup plus chers. Il sera agréable d'en avoir une petite provision, pour autant qu'elle n'occasionne pas de démêlés avec la douane. Les bottes et les souliers, fabriqués aux Etats-Unis, sont excellents et pas chers relativement. Les caoutchoucs sont indispensables en hiver. On mettra ses effets en partie dans une grande malle, qui

se descend dans la cale du bateau, et en partie dans une valise plate qu'on prendra avec soi dans sa cabine. On n'emportera pas d'autres bagages à la main, à l'exception peut-être d'une sacoche pour les objets de toilette, etc., parce que le prix du transport des bagages à l'hôtel par les transfer-agents (p. XXVII/XXVIII) est fixé d'après le nombre des colis et que les fiacres, quand il y en a, sont très chers.

Passeport. — Un passeport n'est pas indispensable aux Etats-Unis; cependant il peut être utile pour se légitimer, pour retirer des lettres de la poste, etc.

Douane. — A l'arrivée, des douaniers *(custom house officers)*, qui viennent à bord, remettent au passager un formulaire, sur lequel il doit déclarer, sous la foi du serment, les articles soumis aux droits d'entrée qu'il peut avoir. Les bagages sont transportés à terre et rangés en ordre alphabétique d'après les noms des passagers sous des lettres alignées dans le hangar. On attend près de sa lettre. La visite de la douane, qui est d'ordinaire assez minutieuse, a lieu ensuite, et l'on prend pour base la déclaration remise au douanier. On n'a rien à payer pour 50 cigares ou 300 cigarettes, une douzaine de gants, etc. Pour tout le reste, les vêtements du passager et ses objets de toilette sont seuls exempts de douane, ainsi que ses livres, outils et instruments usagés. Les objets soumis aux droits et non déclarés peuvent être confisqués sans préjudice d'une amende ou d'un emprisonnement.

Langue. — Le français est rarement compris aux Etats-Unis, à l'exception peut-être de la Nouvelle-Orléans et des contrées limitrophes du Canada. On ne gardera son indépendance que si l'on a une connaissance au moins superficielle de l'anglais. Le vocabulaire américain contient des expressions usuelles étrangères à l'anglais, et qui varient avec les différentes parties de cet énorme continent. Mais si l'on parle l'anglais, on sera bientôt au courant de ces «américanismes».

On remarquera que le «first floor» correspond à notre rez-de-chaussée; le «second floor» à notre premier étage, etc. Dans ce manuel, ces termes sont toujours pris dans le sens qu'ils ont en France.

II. Traversée.

New York, port principal des Etats-Unis, est le but de presque tous les passagers et par conséquent celui des meilleures lignes de navigation européennes. Celles qui sont en communication avec Boston (p. 85), Philadelphie (p. 242) et Baltimore (p. 281) ne sont desservies que par des navires moins bons. Les compagnies les plus importantes pour la traversée de la **France** à New York sont les suivantes: *la Compagnie Générale Transatlantique* (Le Havre); les Cies. allemandes: *ligne de Hambourg-Amérique* (Hamburg-Amerika-Linie; Boulogne ou Cherbourg) et *Lloyd de l'Allemagne du Nord* (Norddeutscher Lloyd; Cherbourg); puis l'*American Line* (Cherbourg) et la *Holland America Line* (Boulogne). Les com-

pagnies française, allemandes et américaine mettent à la disposition des passagers allant de Paris à New York des trains spéciaux qui les conduisent, eux et leurs bagages, de la gare Saint-Lazare directement aux ports de départ, de même qu'il y a, le jour de l'arrivée des navires, des trains spéciaux pour la capitale. Dans la saison, les meilleures cabines sont souvent retenues plusieurs semaines avant le départ. Si l'on désire se faire inscrire, on devra verser une avance d'env. 25 à 30 % du prix du billet. Le prix de la traversée comprend la nourriture, avec le vin de table à bord des bateaux français et italiens, ainsi que 100 à 150 kilos de bagages. Les grandes malles doivent être livrées la veille du départ. Pour plus de détails, consulter les programmes des différentes compagnies, qui les envoient gratuitement ou qu'on peut se procurer auprès de leurs agents, à Paris.

Dès l'arrivée à bord on s'adressera au maître d'hôtel pour choisir sa place à table. — Pour séjourner sur le pont, il est très agréable d'avoir une chaise longue, qu'on peut louer pour 5 fr. avant le départ.

La **Compagnie Générale Transatlantique** (siège social à Paris, 6, rue Auber) a un service de paquebots entre Le Havre et New York, 1 fois par sem.: départ du Havre, le samedi; de New York, le jeudi. Durée moyenne de la traversée, 7 jours. Les meilleurs paquebots de cette compagnie sont *la Lorraine, la Savoie* (ces deux jaugeant 11 869 tonn., avec 2200 chevaux de force), *la Touraine* (9132 tonn., 1200 chev.), *la Gascogne* et *la Bretagne*.

Pour les cabines s'adresser à Paris, 12, boulevard des Capucines (Grand-Hôtel). — Agences. En France: *Bordeaux*, M. de Vial, 17, cours du Chapeau-Rouge; *Le Havre*, Boyer, 43, quai d'Orléans; *Lille*, Léon Brouta et Cie, gare St-Sauveur; *Lyon*, Messageries Nationales, 7, place des Terreaux; *Marseille*, Nemesker, 9, quai de la Joliette; *Nantes*, 10, quai de la Fosse; *Nice*, Cie Internationale des Wagons-Lits, quai Masséna; *Reims*, Henri Walbaum et Cie; *Rouen*, H.-G. Dupray, 10, rue Dugay-Trouin. — A l'étranger: *Bruxelles*, Cie Internationale de Wagons-Lits, à l'hôtel Bellevue; *Genève*, Société de transports internationaux, 5, rue Bautte; *New York*, Hudson Building, 32, Broadway.

Prix des Places à bord de *la Savoie* et de *la Lorraine*, 1re classe. Cabines de luxe: été, 3000 ou 4000 fr. (1 passager seul) et 1500 ou 2000 fr. (2 passagers, chacun); hiver, 1500 ou 2000 fr. et 1000 ou 1500 fr. — Cabines extérieures: été, 1000 à 1250 fr. (1 passager seul) et 650 à 700 fr. (2 passagers, chacun); hiver, 750 à 800 fr. ou 500 à 525 fr. — Cabines intérieures: été, 850 à 900 fr. (1 passager seul) et 450 à 550 fr. (2 passagers chacun); hiver, 500 à 600 fr. et 375 à 400 fr. — Cabines de famille: été, 1800, 1000 et 800 fr. pour 1 à 3 pers.; hiver 1000, 650 et 600 fr. — 2e classe: été, 300 et 325 fr.; hiver, 275 fr. — Tous ces prix comprennent le service, la literie, la nourriture, le vin de table et les soins médicaux. — Les frais sont moins élevés sur les autres bateaux. — Les prix de la traversée de New York doivent se payer en dollars (v. p. xix).

Les paquebots-express de la **ligne de Hambourg-Amérique** (siège social à Hambourg, Allemagne) font escale, dans leur traversée de Hambourg-New York, à Cherbourg 1 fois et à Boulogne 2 fois par mois. Le plus rapide est le *Deutschland,* qui va de Cherbourg à New York en 7 jours env. (record, Sandy Hook-Plymouth, en 5 jours 7 h. 38 min.). Le *Blücher,* le *Moltke* et le *Hambourg* passent à Boulogne, d'où ils mettent env. 10 jours jusqu'à New York.

AGENCES: à *Paris*, 7, rue Scribe; à *Genève*, Leubé, Premet & Cie, 3, rue du Mont-Blanc. — Les prix de la traversée varient sur les divers bateaux, suivant leur aménagement général et d'après la grandeur et la situation des cabines. Ils diffèrent aussi suivant la saison: les plus élevés étant d'août à la fin d'octobre au départ d'Europe, et de mai à la fin de juillet env. au départ d'Amérique; et les plus bas, de novembre à la fin d'avril. Prix, de Paris, à bord du *Deutschland*, en été: 1re classe. 525 à 1750 fr. (420 à 1400 marcs); sur les autres bateaux, 400 à 937 fr. 50 (320 à 750 marcs). Cabines de luxe, pour 2 passagers seulement: 1750 à 6250 fr. (1400 à 5000 marcs).

Les paquebots-express du **Lloyd de l'Allemagne du Nord** (siège social à Brême, Allemagne) touchent, dans leur traversée de Brême-New York, à Southampton et à Cherbourg. Durée du trajet, de Cherbourg à New York, env. 7 jours. Paquebots-express: le *Kaiser Wilhelm II* (record, Sandy Hook-Eddystone, en 5 jours 8 h. 20 min.), le *Kronprinz Wilhelm* et le *Kaiser Wilhelm der Grosse*.

AGENCES: à *Paris*, 2, rue Scribe; à *Bruxelles*, 21, 23, boulevard Anspach; à *Genève*, A. Rocquin & Cie, 22, rue du Mont-Blanc. Les prix de la traversée varient à peu près de la même façon que sur les bateaux de la ligne Hambourg-Amérique (v. ci-dessus). Une place de 1re classe coûte, en été: à bord du *Kaiser Wilhelm II*, 550 à 1250 fr. (440 à 1000 marcs); à bord du *Kronprinz Wilhelm*, 550 à 1125 fr. (440 à 900 marcs), et à bord du *Kaiser Wilhelm der Grosse*, 550 à 1000 fr. (440 à 800 marcs). Cabines de luxe pour deux pers. 2710 à 10000 fr. (2200 à 8000 marcs)

Les paquebots de l'**American Line** (*International Mercantile Marine Company*, New York) vont tous les sam. de Southampton à New York par Cherbourg en 7 jours env. *Le St-Louis* et *le St-Paul* en sont les meilleurs.

AGENCES: à *Paris*, Nicolas Martin, 9, rue Scribe; à *Cherbourg*, Le Pont & fils; à *Bruxelles*, H. Baur, 6, boulevard Anspach; à *Anvers*, Red Star Line, 22, Kammenstraat. — Prix des places. 1re classe: été, 750 à 3250 fr. (30 à 130 £); hiver, 425 à 1750 fr. (17 à 70 £).

Service de la **Holland-America Line**: tous les dim., de Rotterdam à New York, par Boulogne, en 9 j. 1/2 à 10 jours.

AGENCES: à *Paris*, 4, rue Scribe; à *Boulogne*, 32bis, rue des Ecoles; à *Genève*, 24, Grand Quai, et 43, rue du Rhône.

De la **Belgique** à New York: paquebots de la **Red Star Line** (*International Mercantile Marine Company*, New York), dont les meilleurs sont: *le Vaderland*, *le Zeeland*, *le Finland* et *le Kroonland*. Durée du trajet, 7 j. 1/2 à 8 jours.

BUREAUX: à *Anvers*, 22, Kammenstraat; à *New York*, v. p. 7. — Prix d'une cabine de 1re cl., dans la saison: 400 à 700 fr. ($ 85 à 140); hors de la saison, dep. 350 fr. ($ 65).

Lignes anglaises. Mentionnons: la **Cunard Line** (siège social à Liverpool, 8, Water Street, et 1, Rumford Street), la plus grande des compagnies anglaises de navigation; départ de Liverpool t. l. sam., de Queenstown t. l. dim., de New York t. l. mercr. Les meilleurs paquebots de cette ligne sont *la Lucania* et *la Campania*; prix d'une cabine de 1re cl. à bord de ces bateaux 16 à 50 £, sur les autres 13 £ et davantage; — la **White Star Line** (siège social à Liverpool, 30, James Street); départ de Liverpool t. l. mercr., de Queenstown t. l. jeudi, de New York t. l. mercr.; prix d'une cabine de 1re cl.: été. dep. 18 £; hiver, dep. 15 £ et au-dessus; cabines

de luxe, dep. 70 et 40 £. — Durée du trajet des bateaux de ces deux cies. de Queenstown à New York : 5 j. $^1/_2$ à 7 jours.

Traversée de l'Italie à New York : paquebots des deux compagnies allemandes mentionnées p. xxii/xxiii, le **Lloyd de l'Allemagne du Nord,** faisant le service 3 fois par mois de Gênes par Naples et Gibraltar, en 13 jours (prix des places de 1re classe, 375 à 875 fr.), et **la ligne de Hambourg-Amérique,** 2 fois par mois, toutes les sem. dans la saison, de Gênes par Naples, dans le même temps (prix analogues) ; — et bateaux des compagnies italiennes, la **Navigazione Generale Italiana** *(Italian Royal Mail),* alternant avec **la Veloce,** faisant le trajet toutes les sem. de Gênes par Naples, en 16 jours (prix des places de 1re cl., 300 à 450 fr.).

Agences. *Lloyd de l'Allemagne du Nord:* à *Gênes*, Leupold Frères, 10, piazza S. Siro ; à *Naples*, Aselmeyer & Cie, 6, Corso Umberto I ; à Gibraltar, John Oretti & sons, Engineer Lane ; à *Nice*, 14, avenue Félix-Faure. — *Ligne de Hambourg-Amérique:* à *Gênes*, Compagnia Amburghese Americana, 4, via Roma ; à *Naples*, Kellner & Lampe, 1, vico I Piliero ; à *Nice*, F. H. Nauth, 10, avenue Félix-Faure.

Les paquebots-express des grandes compagnies sont munis d'appareils de *télégraphie sans fil,* qui leur permettent de correspondre pendant la traversée avec la côte et les bateaux qu'ils rencontrent. Les nouvelles importantes sont répandues par des feuilles imprimées à bord.

III. Chemins de fer.

L'Indicateur le plus complet est l'*Official Guide of the Railways and Steam Navigation Lines of the United States*, *Porto Rico*, *Canada*, *Mexico and Cuba*, un épais volume d'env. 1200 pages, qui paraît à New York tous les mois (75 c.). Les éditions spéciales, qui s'y rattachent, et qui paraissent à New York et à Chicago, sont plus pratiques. Ce sont : le *Travelers' Railway Guide*, *Eastern Section*, comprenant env. tout le territoire de l'«heure orientale» (v. p. xxxv), avec ses annexes, et le *Travelers' Railway Guide*, *Western Section*, pour le territoire de l'«heure centrale, des montagnes et du Pacifique» (p. xxxvi), y compris ses annexes (25 c. le vol.). Il y a encore pour les Etats de la Nouvelle-Angleterre, le *Pathfinder*, qui paraît également t. l. mois (25 c.). — Des horaires des différentes cies., des prospectus («folder») bien imprimés avec des descriptions illustrées du parcours des lignes et d'autres indications se délivrent gratuitement dans les hôtels et aux guichets des gares.

Le premier chemin de fer a été inauguré en Amérique en 1828 (en France la même année et en Angleterre en 1825). A la fin de 1903, les Etats-Unis avaient un réseau de voies ferrées d'env. 210 000 M., soit 340 000 kil. Toutes les lignes appartiennent à des compagnies privées †). Les Etats de l'Est, avec leur haute civili-

---

† Parmi les grandes compagnies il y en a qui ont jusqu'à 10 000 M., soit env. 16 000 kil. de voies ferrées. Les chemins de fer ne sont souvent désignés que par les initiales de leurs noms. Voici quelques-unes des lignes les plus importantes.

A. T. & S. F. R. R. = Atchison, Topeka & Santa Fé Railroad.
A. C. L. = Atlantic Coast Line.
B. & O. R. R. = Baltimore & Ohio Railroad.
B. & M. R. R. = Boston & Maine Railroad.

sation, possèdent le plus grand nombre de voies ferrées. A l'O. du Mississipi le réseau s'éclaircit de plus en plus et beaucoup de lignes n'ont qu'une voie. La vitesse de la locomotion n'égale aussi celle de nos chemins de fer qu'à l'Est, bien que le transport sur de longs parcours soit plus rapide que chez nous, parce qu'il est sans interruption. Dans les Etats de l'Ouest, on voyage avec une lenteur extraordinaire, et des retards de plusieurs heures n'y ont rien de surprenant. Les trains des différentes compagnies partent presque toujours aux mêmes heures, un inconvénient général, sur lequel la concurrence des compagnies n'exerce aucune influence. Même s'il y a plusieurs lignes entre des grandes villes, les heures de départ sont d'ordinaire les mêmes. La sûreté des voyageurs n'est pas aussi grande que celle dont on jouit sur les lignes européennes, parce que les voies sont mal gardées en raison du nombre insuffisant des employés et ouvriers et parce que les croisées à niveau sont encore la règle, à l'exception de quelques endroits où la circulation est très grande. Dans les gares mêmes, il n'y a presque jamais de tunnels ni de chaussées pour traverser les rails, et le seul avertissement de l'arrivée d'un train est donné par la cloche de sa locomotive. On y prendra donc garde. Le voyageur est partout livré à lui-même; il ne doit compter sur aucune sollicitude, et c'est à peine si les employés lui donnent les renseignements nécessaires. On prendra garde de ne pas se tromper de train et de bien le quitter à la bonne station. Avant le départ du train, le conducteur (*conductor*) crie «all aboard», et il n'y a pas d'autres signaux. Dans le train, le conducteur demande les billets (*tickets*), contre lesquels on reçoit

---

B. S. = Burlington System.
C. & O. Ry. = Chesapeake & Ohio Railway.
C. M. & St. P. Ry. = Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway.
C. & N. W. = Chicago & North-Western Railway.
C. R. I. & P. Ry. = Chicago, Rock Island & Pacific Railway.
C. C. C. & St. L. Ry. = Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railway.
D. & R. G. R. R. = Denver & Rio Grande Railroad.
E. R. R. = Erie Railroad.
F. S. = Frisco System.
G. N. Ry. = Great Northern Railway.
I. C. R. R. = Illinois Central Railroad.
L. S. & M. S. Ry. = Lake Shore & Michigan Southern Railway.
L. & N. R. R. = Louisville & Nashville Railroad.
M. C. R. R. = Michigan Central Railroad.
M. K. & T. Ry. = Missouri, Kansas & Texas Railway.
N. & W. R. R. = Norfolk & Western Railroad.
N. Y. C. & H. R. R. R. = New York Central & Hudson River Railroad.
N. Y. N. H. & H. R. R. = New York, New Haven & Hartford Railroad.
N. & W. Ry. = Norfolk & Western Railway.
N. P. Ry. = Northern Pacific Railway.
P. R. R. = Pennsylvania Railroad.
P. & R. Ry. = Philadelphia & Reading Railway.
S. A. L. Ry. = Seaboard Air Line Railway.
S. Ry. = Southern Railway.
S. P. L. = Southern Pacific Lines.
U. P. R. R. = Union Pacific Railroad.
W. R. R. = Wabash Railroad.

d'ordinaire des contre-marques *(checks)*. Les noms des stations sont parfois illisibles et le sous-conducteur *(brakeman* ou *trainman)* qui les crie dans le train est souvent incompréhensible.

Les trains ont d'un bout à l'autre un couloir, qui passe entre les banquettes au milieu des wagons. Ceux-ci se composent d'une grande voiture pour 60 à 70 pers., sans compartiments. Il y a deux places par banquette. Les appareils pour mettre les valises et autres objets sont restreints (p. xx/xxi). On est dérangé par les portes qui s'ouvrent et se ferment constamment, par le «train boy» qui offre des livres ou des bonbons, et souvent aussi par les cris des enfants. Il est interdit de fumer, sauf dans le compartiment des fumeurs *(smoking car)*. Il y a parfois un wagon d'observation à l'extrémité du train. Les wagons-restaur. ne sont ouverts au public qu'à l'heure des trois repas principaux: le breakfast, le luncheon, le dinner (à $ 1 ou parfois 75 c., chacun; pourb. au garçon); le reste du temps ils sont occupés par les garçons. Mais il y a souvent des «wagons-buffets», où l'on peut manger un morceau à toute heure. Les repas sont moins chers dans les restaurants des stations à buffet (eating stations; 50 ou 75 c.), où les trains s'arrêtent d'ordinaire de 20 à 30 min. En cas de retard du train, il sera bon d'avoir quelques provisions, du chocolat, des biscuits, etc. Les spiritueux ne se vendent pas dans les stations-restaur., et ils peuvent être refusés le dimanche dans les wagons-restaur., ainsi que sur le territoire des Etats *prohibitionnistes*, où l'alcool est prohibé.

Il n'y a dans la règle qu'une classe de wagons, qui peut être comparée avec les wagons inférieurs de seconde classe en Europe. Les wagons d'observation *(tourist cars)*, pour lesquels on paie une surtaxe, sont un peu meilleurs. Aussi grands que les autres, ils renferment moins de places que les voitures ordinaires, mais ils sont généralement très encombrés surtout par des familles et leurs enfants. Nos 1res classes sont représentées dans tous les trains de jour, par les wagons-salons *(parlor-cars)*, et de nuit, par les wagons-lits *(sleeping-cars, sleepers)*, avec un conducteur spécial. Ces wagons appartiennent généralement à des compagnies particulières, dont la *Pullman Company* est la plus importante. On ne saurait trop louer les wagons-salons de jour, avec leurs fauteuils à pivot et leurs grandes fenêtres. Dans les wagons-lits directs, destinés à de longs parcours de jour et de nuit, les banquettes sont transformées le soir en de larges lits commodes dans le sens de la longueur du train, et au-dessus, d'autres lits sont décrochés des parois. Ces derniers, les lits supérieurs *(upper berth)* ont l'avantage d'offrir un espace libre dans le haut, de sorte qu'on peut s'y déshabiller assez commodément. Si l'on a un lit inférieur *(lower berth)*, on se déshabille en partie dans le couloir central. Il n'y a pas de compartiments pour les dames, mais l'Américain n'en est pas gêné. Le matin, on gagne en négligé les cabinets de toilette *(lavatory)* et l'on y attend son tour. Ces cabinets sont bien orga-

nisés; eau froide et chaude, beaucoup d'essuie-mains. Parfois il y a une chambre de bains et d'ordinaire un coiffeur. Pour faire cirer ses bottines, on paye 25 c. Les wagons Pullman offrent beaucoup d'autres commodités inconnues chez nous, p. ex. une petite bibliothèque, des machines à écrire, etc. Quelques wagons renferment des compartiments de luxe ou salons (*state rooms*), à 2 ou 3 places seulement, mais qui sont très chers.

Les **prix des billets** sont calculés à raison de 3 à 4 cents par mille, c.-à-d. de 8 centimes 75 à 12 c. 30 par kil. (en France de 10 c. 192 à 11 c. 20 pour les premières classes, 7 c. 56 pour les 2es, et 4 c. 28 pour les 3es). A côté des billets simples et directs (*limited tickets*), il y a: des billets permettant de s'arrêter à volonté aux stations intermédiaires (*unlimited tickets*; un peu plus chers), des billets d'aller et retour (*excursion tickets*), des livrets de billets dits *1000 Miles tickets*, dont le conducteur détache les coupons suivant le nombre des milles parcourus, etc. Pour les wagons-salons et les wagons-lits, il y a toujours une surtaxe à payer et souvent dans le train, mais il vaut mieux la payer en prenant son billet pour les wagons-lits des lignes très fréquentées, dont les places sont souvent retenues 24 h. d'avance. La surtaxe habituelle pour un lit (*berth*) dans ces wagons est d'env. $2, et même de $5 dans les trains les plus rapides (*vestibuled limited trains*).

Nous donnons ci-après les distances, les *prix des billets* (unlimited tickets), et la durée approximative des trajets entre New York et quelques villes importantes: *Boston*, 215 à 230 M.; $5; trajet en 5 à 6 h. — *Chicago*: 912 à 1048 M.; $17 à 20; 24 à 36 h. — *Cincinnati*: 760 M.; $15 à 18; 22 à 26 h. — *Denver*: 1940 à 2130 M.; $46 à 49; 2 j. 1/2 à 3 jours. — *Jacksonville* (Floride): 998 à 1014 M.; $26 à 29; 25 à 36 h. — *Kansas City*: 1335 à 1510 M.; $29 à 32; 40 à 48 h. — *Los Angeles*: 3150 à 3750 M.; $79 à 92; 4 j. 1/2 à 5 j. 1/2. — *Montréal*: 380 à 450 M.; $10.65; 13 à 15 h. — *Nouvelle-Orléans*: 1370 M.; $31 à 34; 40 à 46 h. — *Niagara Falls*: 460 M.; $8 à 9 1/4; 9 à 12 h. — *Philadelphie*: 90 M.; $2 1/2; 2 h. à 2 h. 1/2. — *Richmond*: 345 M.; $8 1/2 à 10; 10 à 12 h. — *St. Louis*: 1060 à 1170 M.; $21 à 27; 30 à 36 h. — *St-Paul*: 1330 M.; $28 à 32; 37 h. — *Salt Lake City*: 2475 à 2850 M.; $58 à 62; 3 à 4 jours. — *San Francisco*: 3300 à 3500 M.; $69 à 92; 4 j. 1/2 à 5 j. 1/2 — *Washington*: 228 M.; $6 1/2; 5 à 6 h. 1/2.

La différence des tarifs pour les trajets longs et courts et d'autres faveurs de la concurrence ont donné un grand essor au *commerce non officiel des billets*. Dans la plupart des grandes villes il y a, à proximité des gares et dans les rues principales, des agents (*ticket brokers*, connus sous le sobriquet de *scalpers*), qui revendent au rabais des billets ayant en partie servi, ou d'aller et retour, des livrets de billets, etc. Les compagnies de chemins de fer déclarent que ce commerce est déloyal, dans quelques Etats il est même passible d'une pénalité, mais il n'y a pas encore de codification uniforme. L'étranger ne traitera en tout cas avec ces agents qu'en compagnie d'un expert.

Pour le **bagage** (*bagagge*), il y a une franchise de 150 livres (67 kilos 1/2), et souvent on tient à peine compte d'un petit excédent. Le «*baggage master*» (maître des bagages), qui le reçoit sur le vu du billet du voyageur, accroche à chaque colis une marque (*check*) de laiton ou de carton et remet à leur propriétaire des contre-marques (dites *checks* également). A l'approche des grandes villes, un *transf*

agent parcourt les trains et se charge de l'expédition des bagages à l'hôtel, en donnant des contre-marques en échange des «checks». Le tarif est de 25 c. au moins par colis (parfois on compte plusieurs petits colis pour un seul). On peut aussi, à l'arrivée à l'hôtel, remettre le check au teneur de livres (*hotel clerk;* p. XXIX); de cette façon, on reçoit d'ordinaire son bagage plus vite dans les grandes villes, surtout à New York. Au départ on peut souvent, si l'on a pris son billet d'avance, confier son bagage au transfer agent déjà à l'hôtel. Dans ce cas, il faut le tenir prêt un peu d'avance, mais on a d'ordinaire l'avantage de pouvoir l'envoyer directement muni du «check» aux plus grandes distance jusqu'à l'hôtel de la dernière station du voyage

Quant au bagage seul, les *Express Companies* (p. 16) l'expédient sur tous les points des Etats-Unis.

Tramways électriques (*electric tramways*, *light railways* ou *Trolley lines*). Il y en a non seulement dans les villes et leurs faubourgs, mais encore pour des distances beaucoup plus considérables qu'en Europe, entre des grandes villes, et même en partie avec des wagons-lits. On pourra en profiter, si l'on veut étudier le pays. Mais on ne saurait naturellement s'en servir pour les longs trajets.

IV. Hôtels et restaurants. Bars.

Hôtels. L'Amérique possède les plus grands hôtels du monde. Il y a dans beaucoup de villes des maisons avec des centaines de chambres comme à Paris. Pour le confort de l'installation, les hôtels américains ont précédé ceux d'Europe. Ascenseurs, calorifère (p. XIX), lumière électr., téléphone, eau chaude et froide dans chaque chambre, nombre suffisant de bains, salles de jeux, de concert, de lecture, salons pour dames, fumoirs, bars (v. p. XXXI), etc., se rencontrent presque partout. Les lits sont en général excellents, la nourriture (p. XXX) abondante et bonne, tandis qu'en temps ordinaire les prix ne sont pas plus élevés que dans les maisons du même genre en Europe. Toutefois, sauf dans les grands hôtels de luxe, le service est insuffisant, dans notre conception de ce mot, ce qui est la conséquence naturelle de la disette générale de domestiques qui règne aux Etats-Unis. Les maisons de second ordre, pour les voyageurs sans prétentions, sont rarement recommandables en Amérique.

Dans l'organisation générale, on distingue les hôtels à l'américaine (*hotels on the American plan*) et les hôtels à l'européenne (*hotels on the European plan*). Dans les *hôtels à l'américaine,* les chambres et la nourriture sont comprises dans un prix fixe, qui s'élève d'ordinaire de $2 à 4, ou de $5 à 6 dans les maisons de premier ordre. Les repas comprennent en général un petit déjeuner (*breakfast*), un 2e déjeuner (*dinner*) et un souper (*supper*), et dans les grandes villes: un déjeuner, un 2e déj. (*luncheon*) et un dîner; ils sont servis pendant deux ou trois heures déterminées. Suivant la coutume américaine, on présente souvent même pour le dîner

tous les plats à la fois et l'hôte choisit à son gré l'un ou l'autre mets. Mais dans toutes les bonnes maisons, on peut demander qu'on vous offre les services l'un après l'autre. Si l'on manque l'heure des repas, on n'a droit à aucun dédommagement. Le prix est, au contraire, un peu abaissé si l'on ne reste pas toute la journée (p. ex. dans une maison à $4, on paiera $3, si l'on arrive avant le souper et si l'on part le lendemain après le déjeuner, et $2, si l'on arrive après le souper et qu'on ne prenne que le déjeuner). Réduction de prix également en cas de séjour prolongé et pour 2 pers. qui occupent la même chambre. — Dans les *hôtels à l'européenne*, il n'y a de prix fixe que pour la chambre, tandis qu'on mange à l'hôtel ou ailleurs. Ce système se répand de plus en plus, surtout dans les villes de l'Est. Les frais en sont plus élevés, mais on garde son indépendance. La cuisine à l'américaine ne sera pas non plus du goût des nouveaux venus. D'ailleurs, dans beaucoup d'hôtels des grandes villes, on a le choix entre les deux systèmes.

A côté du directeur *(manager)*, le teneur de livres *(hotel clerk)* est le principal personnage de la maison. Il a sa place dans le vestibule *(office)*, derrière un grand bureau. Il dispose des chambres, reçoit les clefs en dépôt à chaque sortie des hôtes, donne tous les renseignements, distribue du papier à lettres, etc. C'est aussi à lui qu'on s'adressera d'abord à son entrée dans l'hôtel. On écrit son nom dans le livre des étrangers *(register)*, toujours ouvert et l'«hotel clerk» vous désigne une chambre. Le numérotage des chambres ne se continue pas d'un bout à l'autre de la maison, mais une nouvelle centaine recommence à chaque étage, de sorte que le numéro de la chambre indique aussi l'étage où l'on habite. Le garçon d'hôtel *(bell boy)*, qui porte les colis, vous montre le chemin. On ne fume pas dans l'ascenseur *(lift)*. Si l'on a confié son bagage à un «transfer agent» (p. xxvii/xxviii), on examinera après le délai convenable s'il a bien été remis et l'on indiquera la chambre où il doit être transporté. — Au vestibule se rattachent le vestiaire, nommé *checkroom* (parce qu'on y reçoit un «check» ou contre-marque en échange des objets déposés, v. p. xxviii), et le *bar* (v. p. xxxi), pour les hommes seuls. Les hôtels qui ont une clientèle de dames ont souvent une entrée particulière pour elles.

Les prix convenables et uniformes correspondent à l'organisation grandiose de ces hôtels tenus comme des maisons d'affaires. Une augmentation générale peut avoir lieu, mais il est très rare qu'un voyageur isolé soit surfait. Les prix comprennent toujours le service, l'éclairage et le chauffage et d'ordinaire aussi l'usage de la chambre de bains commune. Une chambre à coucher avec cabinet de bains coûte $1 de plus. Les *pourboires* (tips), qui ne sont entrés dans les habitudes que depuis une vingtaine d'années sous l'influence européenne, sont très utiles pour encourager à l'occasion le zèle du personnel dont on a besoin; c.-à-d. qu'on ne les donne pas en partant. On ne donne pas de pourb. aux cochers. Le *nettoyage de*

vêtements et *des souliers* ne dépend pas, comme chez nous, du service de l'hôtel. Ce n'est que dans les maisons de tout premier ordre à New York qu'on peut mettre le soir les souliers à cirer devant la porte de sa chambre. On fait faire en général ce travail dans le cabinet de toilette du rez-de-chaussée par des décrotteurs (*boot-blacks*), qui demandent 10 c. par cirage (*shine*; 5 c. dans la rue).

Dans les grands hôtels, on trouve, entre autres commodités: une riche bibliothèque, des machines à écrire, des bureaux de billets de théâtre, de chemin de fer et des bagages, etc., et en général, un *salon de coiffure*, à prix élevés (barbe, 20 à 25 c.). Il y a d'ailleurs partout dans les rues des salons de coiffure, etc. (*hair dressers*), souvent très élégants: barbe simple (*a plain shave*) 10 à 25 c., taille de cheveux 25 à 35 c., shampooing 15 à 25 c., etc.; sans compter le pourboire! Les coiffeurs américains mettant beaucoup d'insistance à offrir au client toutes sortes de produits, on dépense facilement un dollar chez eux. Ces prix élevés font comprendre pourquoi le besoin de rasoirs automatiques s'est d'abord fait sentir en Amérique. Dans les villes de l'Ouest, on se méfiera des boutiques de coiffeur de second ordre.

Les *cabinets d'aisance*, au rez-de-chaussée des hôtels, servent aussi à d'autres personnes qu'aux clients, parce que le nombre et l'organisation des établissements publics de ce genre laissent beaucoup à désirer.

Pensions. En cas de séjour prolongé dans la même ville, on habite à meilleur compte dans les pensions (*boarding houses*). Leur nombre est si grand et change si rapidement, qu'on ne saurait en énumérer même les meilleures. On n'oubliera pas qu'il y a aussi parmi les pensions des maisons d'un caractère douteux. Les prix oscillent entre $ 7 à 8 par sem. env. Beaucoup d'Américains habitent toujours dans les pensions, pour dépenser moins. — On trouve des *chambres meublées* (furnished rooms), dans les grandes villes, dep. $3 à 4 par sem. (v. p. 9).

Restaurants. Tous les hôtels à l'européenne (p. XXVIII) ont des restaurants, mais il y en a aussi ailleurs d'excellents, surtout à New York. Les restaurants à la carte sont les meilleurs, mais aussi les plus chers; les portions étant grosses, on y demande une portion pour deux pers. et deux pour trois. Les maisons à prix fixe (*table d'hôte dinners*, de 60 c. à $ 1.50) sont aussi recommandables. La soupe, le poisson, la volaille, le gibier, les mets sucrés (très nombreux) et les fruits (qu'on prend déjà au 1er déj.) sont généralement bons. Les huîtres et le homard, préparés de toute sorte de façons, ne sont pas chers relativement. On n'est pas forcé de prendre du vin ni de la bière, l'eau glacée étant la boisson habituelle des Américains. Toutefois l'eau n'est pas bonne à boire dans toutes les villes. Le vin est en général mauvais ou cher, quand il n'a pas ces deux qualités à la fois. Il n'est jamais compris dans les repas. De bons vins de France ne se trouvent que dans quelques maisons. Les vins de Californie (p. 519), sur lesquels on avait compté, n'ont pas réussi, semble-t-il, à conquérir les faveurs du public. Le repas à prix fixe comprend une tasse de thé ou de café.

Bars. Les *bars,* qui se trouvent dans chaque hôtel, et aussi ailleurs en grand nombre, sont une spécialité américaine. Ce sont des débits de boisson, en partie très élégants, où les hommes ont coutume de se dédommager de la tempérance qu'ils doivent s'imposer à table. On y boit de la bière, rarement du vin et surtout ces combinaisons de boissons dites *American drinks* (Manhattan cocktail, Martini cocktail, Cherry cobbler, Champagne cobbler, etc.). Une petite collation froide n'est pas portée en compte. Toutes les consommations se prennent debout.

Il n'y a des **cafés** à l'européenne que dans peu de villes, mais ce mot s'est répandu pour désigner les restaurants et aussi depuis peu les «bar-rooms» élégants.

V. Epoque et plan de voyage. Agences.

Epoque. — La meilleure époque pour un voyage en Amérique ne coïncide pas avec la saison la plus favorable à la traversée. Les mois d'été : juin, juillet et août, y sont dans la règle d'une chaleur étouffante, ce qu'on peut déjà conclure de la situation méridionale des capitales, New York étant à la latitude de Naples, St-Louis à celle de Palerme et la Nouvelle-Orléans à celle du Caire. Le printemps, très court, fait subitement place à la chaleur de l'été. Le voyage est surtout agréable en automne, le soi-disant été indien *(Indian summer)*, avec ses jours ensoleillés et ses nuits fraîches. Dans les années privilégiées, le beau temps peut durer jusque dans le mois de décembre.

Plan de voyage. — L'intérêt est d'abord éveillé par les grandes villes de l'Est, *New York* (p. 5), place de commerce universelle, avec son mouvement presque écrasant, *Washington* (p. 288), la capitale de l'Union, *Boston* (p. 85), plutôt aristocratique dans le vieux genre anglais, avec *Cambridge* (p. 102), le centre universitaire, *Chicago* (p. 325), le type de la ville américaine moderne à l'éclosion rapide, ou d'autres analogues, telles que *Buffalo* (p. 222), *St-Louis* (p. 366), etc. De New York on peut faire une excursion sur l'*Hudson* (p. 171) tant vanté, pour se faire une idée de la navigation fluviale en Amérique. On ne manquera pas de visiter les célèbres *cataractes du Niagara* (p. 234), près de Buffalo. Les *Adirondacks* (R. 24) et l'*Ausable Chasm* (p. 198), les *Montagnes Blanches* (R. 15), les *Catskills* (R. 23), le *Mt. Desert*, le *Delaware Water Gap* (p. 227), n'intéresseront guère le voyageur européen dont le temps est limité. Mais au centre et à l'Ouest des Etats-Unis il y a des curiosités naturelles sans pareilles : le *parc du Yellowstone* (p. 451), la *vallée du Yosemite* (p. 527) et le *Grand Cañon du Colorado* (p. 492), ainsi qu'*Alaska* (R. 104). Mentionnons aussi : les paysages grandioses du *Colorado* (R. 90, 93), les grands cônes volcaniques et neigeux du *littoral du Pacifique* (p. 450, 475, 544

etc.), la *grotte du Mammouth de Kentucky* (p. 375), la *caverne de Luray* (p. 405); le *pont naturel de Virginie* (p. 405) et les *chutes de Shoshone* (p. 474). Outre le climat et la végétation, les visiteurs du Sud trouveront de quoi les intéresser dans des villes relativement vieilles, comme *la Nouvelle-Orléans* (p. 434). La *Californie* (R. 94-100) abonde en beautés naturelles et en curiosités. Si l'on fait l'excursion à San Francisco, on ne manquera pas d'y joindre la vue de l'admirable paysage qu'on a du *Denver & Rio Grande Railroad* (R. 93), ainsi que celle du *parc du Yellowstone* (p. xxxi); au retour, on profitera, si possible, de la ligne du *Canadian Pacific Railway*, qui, dans sa partie occidentale, entre Vancouver et Banff (env. 600 M.), est, de tous les chemins de fer de l'Amérique du Nord, celui qui offre les paysages les plus grandioses.

A. Une semaine de New York.

(Prix du trajet en chemin de fer, env. $40.)

	Jours.
En bateau à vapeur de New York à *Albany* (R. 20 *A*)	1
D'Albany à *Buffalo* et aux *cataractes du Niagara* (R. 27, 28)	$1^1/_2$
De Niagara à *Toronto*	$^1/_2$
De Toronto à *Montréal*, par le lac Ontario et le St-Laurent (R. 29)	$1^1/_2$
De Montréal à *Boston* (R. 14)	2
De Boston à *New York* (R. 4)	$^1/_2$
	7

Des excursions aux *Catskills* (R. 23), aux *Adirondacks* (R. 24) et aux *Montagnes Blanches* (R. 15) se laissent facilement joindre à ce tour. Ou bien l'on va de Montréal à *Québec* ($^1/_2$ j.), et de là à *Boston* (R. 14), par *Portland* (R. 13, 9) ou directement.

B. Quinze jours de New York.

(Prix du trajet, env. $60.)

De New York à *Niagara*, v. ci-dessus (R. 20 *A*, 27, 28)	$2^1/_2$
De Niagara à *Chicago* (R. 45)	1
Chicago (R. 47)	2-3
De Chicago à *Washington* et visite de cette ville (R. 44, 42)	4
De Washington à *Baltimore* (R. 41, 40)	1
De Baltimore à *Philadelphie* (R. 39)	$^1/_2$
Visite de Philadelphie et retour à *New York* (R. 31, 30)	2
	14

C. Trois semaines de New York.

(Prix du trajet, env. $120.)

De New York à *Chicago*, v. ci-dessus (R. 20 *A*, 27, 28, 45)	$6^1/_2$
De Chicago à *St. Louis* (R. 54, 59)	$1^1/_2$
De St. Louis à *la Nouvelle-Orléans* (R. 62, 80)	2
De la Nouvelle-Orléans à *Jacksonville* (R. 79, 74)	2
De Jacksonville à *St. Augustine* (R. 75)	1
De St. Augustine à *Richmond* (R. 74 *A*, 63)	$1^1/_2$
De Richmond à *Washington* (R. 64)	$^1/_2$
Visite de Washington et retour à *New York*, v. ci-dessus (R. 42, 41, 40, 39, 31, 30)	5
	20

D. Six semaines de New York.

(Prix du trajet, env. $300 à 350.)

De New York à *Chicago*, v. p. xxxii (R. 20, 27, 28, 45)	6½
De Chicago à *St. Paul* et à *Minneapolis* (R. 49, 50)	2
De St. Paul à *Livingston* (R. 82)	1½
Le *parc du Yellowstone* (R. 83)	6
De Livingston à *Portland* (R. 82, 101)	2
De Portland à *San Francisco* (R. 101)	1½
Visite de San Francisco; excursions à *Monterey*, etc. (R. 94, 95, 96)	5
De San Francisco au *Yosemite* et retour (R. 96, 100)	4
De San Francisco à *Salt Lake City* (R. 86, 93)	3
De Salt Lake City à *Denver*, par le *Marshall Pass*, avec excursions de *Colorado Springs* à *Manitou* (R. 93)	5½
De Denver à *St. Louis* (R. 89, 59)	2½
De St. Louis à *New York* (R. 58)	1½
	41

E. Deux mois de New York.

(Prix du trajet, env. $350 à 400.)

A *San Francisco*, v. ci-dessus (R. 20, 27, 28, 45, 49, 50, 82, 83, 101, 94-96)	24½
De San Francisco au *Yosemite* (R. 96, 100)	3½
Du Yosemite à *Los Angeles* (*Pasadena*, etc.; R. 96, 97, 98, 99)	3½
De Los Angeles au *Grand Cañon du Colorado*, par *Barstow* et *Williams* (R. 92, 91*B*)	3
De Williams à *Colorado Springs* (*Manitou*, etc.), avec excursion de *Pueblo* au *Marshall Pass* (R. 91*B*, 93)	5
De Colorado Springs à *Denver* (R. 93, 91*A*)	1
Excursions de Denver (R. 91*A*, 93*A*)	3
De Denver à *Kansas City* et à *St. Louis* (R. 89)	2½
De St. Louis à *Cincinnati* (R. 58*D*)	1½
De Cincinnati à *Washington* (R. 56*D*)	1
Visite de Washington et retour à *New York* (R. 42, 41, 40, 39, 31, 30)	6½
	55

Agences de voyage (*Excursion Agents*). — L'agence anglaise de *Thomas Cook & Son* (Londres E. C., Ludgate Circus; Paris, 1, place de l'Opéra) a son principal bureau à New York (Broadway, 261 et 1125) et des représentants dans toutes les localités importantes des Etats-Unis. L'agence américaine la plus importante de ce genre est la *Raymond & Whitcomb Company* à Boston (p. 89) et à New York. Ces deux maisons offrent de sérieux avantages: entre autres, des billets de chemin de fer avec coupons d'hôtel, des billets circulaires combinés, etc., et elles organisent pendant la saison, des voyages en société sous la direction d'un de ses représentants, qui épargnent au novice beaucoup de désagréments. Quelques Cies. de chemins de fer (par ex., le Pennsylvania R. R. et la Burlington Route) organisent aussi des tours dans des trains spéciaux, sous la conduite d'un de leurs fonctionnaires.

VI. Poste et télégraphe.

Poste. — Le port dans les Etats-Unis, l'île de Cuba, le Canada et le Mexique coûte: pour les *lettres* et les paquets cachetés 2 c. par once (ounce, v. p. xxxv) ou fraction d'once; — *carte postale* (postal card) 1 c.; carte avec réponse (reply postal card) 2 c.; — pour *journaux* et revues (1 c. pour 4 oz.); — *livres* (1 c. pour 2 oz.):

…ntillons (1 c. par oz.). Les lettres urgentes qu'on veut faire …r par des courriers express doivent porter, outre le timbre …aire, une estampille dite « Special Delivery Stamp » (10 c.). La recommandation *(Registration Fee)* coûte 8 c.; le nom et l'adresse de l'expéditeur doivent être inscrits au verso de ceux du destinataire. — Pour les pays de l'union postale: lettre, 5 c. par 1/2 oz.; carte postale, 2 c.; avec réponse 4 c.; imprimés, 1 c. par 2 oz.

Le service des lettres est interrompu le dimanche, mais la poste est ouverte le matin pendant quelques heures. Les lettres *poste-restante,* qui doivent porter la désignation «General Delivery» (ou «Gen. Del.»), ne sont d'ordinaire remises que sur le vu du passeport du destinataire. Il est donc plus commode de se les faire adresser à sa banque (care of ....) ou à son hôtel, où l'on se charge aussi de les faire suivre. On ne peut pas toujours compter sur la poste seule pour faire suivre les imprimés. On trouvera des timbres-poste dans toutes les pharmacies (p. 11), et les hôtels. Comme il y a beaucoup de localités portant le même nom dans les Etats-Unis, il sera bon, sauf pour New York, d'ajouter toujours sur l'adresse le nom de l'Etat, abrégé selon l'usage (v. p. L), où se trouve la ville de destination.

Mandats *(Money Orders):* délivrés par les Money Order Post Offices, jusqu'à $100 au maximum: 3 c. jusqu'à $2 1/2; 5 c. jusqu'à $5; 8 c., à $10; 10 c., à $20; 12 c., à $30; 15 c., à $40; 18 c., à $50; 20 c., à $60; 25 c., à $75; 30 c., à $100. *Foreign Money Orders,* mandats pour l'étranger: 10 c. par $10. Pour pouvoir retirer un mandat, il faut se légitimer, si le contraire n'est pas expressément indiqué sur l'adresse. Les «chèques de voyageurs» (v. p. x) sont en tout cas plus commodes.

Les *paquets* s'expédient par les « Express-Companies » qu'on trouve dans toutes les villes.

Télégraphie. — Le réseau télégraphique des Etats-Unis appartient presque entièrement à la Cie. dite *Western Union Telegraph Co.,* dont le quartier général est à New York (p. 16). La Cie. dite *Postal Telegraph* lui fait concurrence. Le télégraphe est donc une entreprise privée. Les taxes sont les mêmes à l'intérieur des Etats-Unis: 25 à $1 pour 10 mots, suivant la distance; l'adresse et la signature n'y sont pas portées en compte. — Tarif des télégrammes par CÂBLE TRANSATLANTIQUE pour l'Angleterre, la France et l'Allemagne, 25 c. le mot; la Belgique et la Suisse, 30 c.; les Pays-Bas et l'Italie, 32 c.; le Danemark et la Norwège, 35 c.; la Russie, 43 c. Pour câbler, dans l'intérieur des Etats-Unis, par la *Compagnie Française des Câbles télégraphiques* (bureaux à New York, v. p. 16), on doit inscrire sur les messages la mention «Via French Cable» et les déposer dans les bureaux de la Postal Telegraph Co. Dans le but de diminuer les frais de taxe, les grandes maisons d'affaires se sont entendues avec leurs correspondants pour établir des «Cable Codes», c.-à-d. des listes de mots conventionnels qui, employés

dans les dépêches, prennent la signification de phrases entières ou de fragments de celles-ci. On peut en profiter en s'adressant à sa maison de banque.

Téléphones. — Il y en a naturellement dans toutes les villes, de même que pour les communications à grandes distances.

VII. Poids et mesures. Heure. Fêtes officielles.

(V. les tableaux en tête du volume.)

Mesures de longueur. — *1 Statute Mile* (un «mille anglais») = 1760 yards = 5280 feet = 1 kil. 609. — 1 kil. = 0 M. 621; 69 M. 160 = 1 degré équatorial.

1 Sea Mile (knot; un mille marin, nœud) = 1 kil. 885; 60 Sea Miles = 1 degré équatorial.

Dans la langue des marins le mot de *nœud* (knot) a le même sens que celui de mille marin. Il vient des nœuds espacés d'env. 7 m. que présente la ligne du loch, qui sert à mesurer la vitesse du navire, et il repose sur le fait qu'un bâtiment parcourt autant de mille marins à l'heure qu'il file de nœuds en 14 secondes.

1 Fathom (brasse) = 6 feet (pieds) = 1 m. 828.

1 Yard = 3 feet = 0 m. 91; 1 m. = 1 yard, 10.

1 Foot (pied) = 12 inches (pouces) = 0 m. 3048; 1 m. = 3 feet, 280.

1 Inch (pouce) = 12 lines (lignes) = 0 m. 025.

1 Rod (pole, perch) = 5 yards = 4 m. 572.

1 Furlong = 220 yards = 201 m. 166.

Mesures de surface. — *1 Acre* = 160 sq. rods = 4 roods = 4840 sq. yards = 0 hect. 4; 1 hectare = 2 acres, 471.

1 Square Mile = 640 acres = 258 hect., 994 = 2 kil. car. 589; 1 kil. car. = 0 sq. m. 386.

1 Square Yard = 9 sq. feet = 0 m. car. 836; 1 m. car. = 1 sq. yard, 20. — *1 Square Foot* = 144 sq. inches = 0 m. car. 093.

Mesures de capacité. — *1 Bushel* (boisseau) = 8 gallons = 35 litres, 238. — *1 Gallon* = 4 quarts = 8 pints = 4 litres, 785.

1 Cubic Yard = 27 cubic feet = 0 m. cube, 7645. 1 cubic foot = 0 m. cube, 0283.

Poids. — *1 Pound* (livre; lb.) = 16 ounces (oz.) = 450 gr.; 1 oz. = 28 gr. 4.

1 Hundredweight (quintal, cwt.) = 4 quarters = 112 (et souvent 100) pounds = 50 kgr. ou 1 quintal (ou 45 kgr. seulement).

La température est indiquée, comme en Angleterre, en degrés Fahrenheit, dont le 32e degré correspond au 0 du thermomètre centigrade et le point d'ébullition à 180° C.: 1° F. = $^5/_9$^es^ de degré C. ou $^4/_9$^es^ de degré Réaumur. V. les tableaux en tête du volume.

Heure. — Comme en Europe, on a introduit aux Etats-Unis des *heures normales,* dont chacune correspond à 15° de longitude. On en distingue quatre. *L'heure orientale* (Eastern Time) ou celle du 75° de longitude O., qui est en retard de 5 h. sur celle de l'Europe occidentale (Greenwich) ou de 5 h. 10 min. sur celle de Paris,

l'Océan Atlantique à Detroit, Buffalo, Pittsburg et Charleston; l'*heure centrale* (Central Time; 90° de longitude O.) s'étend jusqu'à une ligne tirée de Bismarck (Dakota du Nord) à l'embouchure du Rio Grande; l'*heure des montagnes* (Mountain Time, 105°), de là jusqu'à la frontière O. d'Idaho, d'Utah et d'Arizona; et l'*heure du Pacifique* (120°), de là au Grand Océan. Quand il est midi à New York, il est 11 h. à Chicago et à St. Louis, 10 h. à Denver et 9 h. du matin à San Francisco. 8 A. M. signifie 8 heures du matin *(ante meridiem)*; 8 P. M. 8 heures du soir *(post meridiem)*.

Fêtes officielles: *Noël* (Christmas Day, 25 déc.), *Pâques, Pentecôte, Independence Day* (4 juillet; v. p. LVI); *Nouvel An* (1er janv.), *Jour de naissance de Washington* (22 févr.), *Thanksgiving Day* (le dernier jeudi de nov.); ces trois sont célébrées presque partout, aussi bien que les premières. Dans quelques Etats on fête aussi le *General Election Day* (le mardi après le 1er lundi de nov.) et le *Labor Day* (1er lundi de sept.). Dans les Etats du Nord et de l'Ouest, les tombeaux des soldats morts dans la guerre de Sécession sont ornés de fleurs le 30 mai (*Decoration Day)* et à d'autres jours dans le Sud.

VIII. Aperçu géographique.

Considérations générales. — La facilité avec laquelle l'Européen traverse aujourd'hui l'Océan Atlantique pour aborder, en cinq ou douze jours, sur la côte orientale de l'Amérique du Nord, ne doit pas faire oublier qu'il y a peu de siècles, toute communication manquait entre l'Europe et le continent américain. On ne peut plus douter, il est vrai, que les Normands ne se soient avancés du Groënland jusque dans la Nouvelle-Eco se (v. p. LIV); mais ces tentatives restèrent sans résultat. Elles ne changent rien à cette constatation de l'histoire universelle : que jusqu'aux expéditions des grands navigateurs Colomb et Cabot à la fin du xve s., suivis de successeurs moins renommés, l'ATLANTIQUE s'étendait, comme un abîme profond, entre le littoral O. du vieux continent, et la côte orientale du Nouveau Monde. Ce même Océan au bord duquel se trouvent aujourd'hui, de côté et d'autre, les villes de commerce les plus actives du monde, a été jusqu'en 1492 évité par les vaisseaux des plus grands peuples navigateurs. Sa nature y a contribué. Il offrait aux marins, surtout de la côte européenne, des difficultés que la navigation à vapeur a seule pu vaincre. Les vents de l'Ouest règnent dans tout l'Océan Atlantique du Nord; le courant Golfier pousse à l'E. l'eau de sa surface, dans sa partie occidentale les montagnes et les îlots de glace dérivent de la mer boréale jusque bien avant dans la zone tempérée et le littoral américain est souvent enveloppé d'épais brouillards. Depuis que l'Atlantique fait partie des mers les mieux connues, l'art nautique sait éluder ces difficultés par le choix des meilleures routes suivant les saisons, et la traversée a lieu six à dix fois plus vite qu'à l'époque antérieure à la navigation à vapeur. Les paquebots français

de la *Compagnie Générale Transatlantique* croisent l'Océan du Havre à New York en 7 à 8 jours (v. aussi p. XXII).

Le voyageur, qui suivra le bon conseil d'examiner souvent la carte du pays, s'apercevra bientôt que les routes d'Europe à l'Amérique du Nord ne sont pas de simples lignes transversales d'une rive de l'Océan à l'autre, mais qu'elles sont dirigées de l'E.-N.-E. à l'O.-S.-O. Les territoires les plus peuplés et les plus riches en places de commerce importantes, se trouvent dans l'Amérique du Nord par 10 à 15 degrés de latitude plus au Sud qu'en Europe. Comparer les latitudes suivantes:

Christiania	59° 55′	Québec	46° 48′
Glasgow	55° 53′	Boston (Cambridge)	42° 21′
Hambourg	53° 33′	Chicago	41° 50′
Liverpool	53° 24′	New York	40° 45′
Berlin	52° 30′	Philadelphie	39° 57′
Londres (Greenwich)	51° 29′	Cincinnati	39° 6′
Paris	48° 50′	Washington	38° 54′
Rome	41° 53′	San Francisco	37° 47′
Madrid	40° 24′	Nouvelle-Orléans	29° 57′
Athènes	37° 38′.	Key West	24° 33′

En même temps, un coup d'œil jeté sur la carte, nous apprend que la côte atlantique de l'Amérique du Nord se retire graduellement du N. au S. Cette disposition allonge encore davantage les routes des places européennes aux ports les plus importants de l'Amérique du Nord. La poste compte du Havre à New York 7 à 8 jours, de Liverpool à Halifax 7 jours, de Brême à New York 7 à 8 jours, mais de Brême à Baltimore 11 jours. Ce déplacement vers le S. fait des Etats-Unis un pays dont la frontière N. coupe l'Océan Atlantique dans le voisinage du 47°, c.-à-d. plus au S. que la ville de Paris, tandis que son point le plus méridional se trouve sous la même latitude que les embouchures de l'Indus. La situation de l'Amérique du Nord par rapport à son homonyme du Sud est analogue à celle de l'Europe relativement à l'Afrique, mais l'Amérique du Nord se relie à sa voisine méridionale par un pont continental et se rattache elle-même à l'Inde occidentale par la Floride et la côte du golfe. Au point de vue économique, cette proximité de l'Amérique centrale et méridionale a depuis longtemps exercé son influence, tandis qu'en politique elle a amené l'acquisition de Porto-Rico après la guerre avec l'Espagne en 1898. Dans la république de Cuba (1902) les Etats-Unis se sont réservés le droit d'intervention et des stations pour leur flotte. En 1903 eut lieu la fondation de la république de Panama sous la protection des Etats-Unis, ainsi que l'achat d'une bande de terre sur l'isthme de Panama, par où doit passer le canal interocéanique de Colon à Panama.

Les Européens voient s'étendre devant eux l'Océan Atlantique et l'Amérique de l'autre côté, de sorte qu'ils sont enclins à englober toute l'Amérique du Nord dans leur sphère atlantique, et à oublier la perspective beaucoup plus vaste qu'ouvre aux Américains l'Océan Pacifique, qui occupe à peu près le tiers du globe entier

William H. Seward, un des hommes d'Etat les plus distingués de la grande époque de la guerre de Sécession, a exprimé l'opinion de beaucoup d'Américains, en disant que «l'humanité accomplirait sa plus grande évolution sur les bords du Pacifique». Un fait de la plus haute importance politique et économique pour les Etats-Unis, c'est que de la frontière S. de la Californie à la frontière N. du Washington, leur continent confine au Pacifique entre le 32° et le 49° de latitude N., tandis que l'achat de l'Amérique russe, le territoire actuel d'Alaska (p. 560), leur a livré dès 1867 les côtes de l'Océan Pacifique du N. ainsi que l'entrée de la Mer glaciale. En 1898, les Etats-Unis se sont emparés des Philippines qui, de même que l'île Guam, l'une des Mariannes, Tutuila, l'une des îles Samoa, et le petit groupe de ces dernières à l'E. du 171° de longitude E., sont des colonies de l'Union. Des relations de commerce avantageuses et des rapports politiques étroits règnent entre les Etats-Unis et les puissances de l'Asie orientale. L'ouverture politique du Japon est l'œuvre des Etats-Unis. L'archipel de Hawaii englobé dans la sphère des Etats-Unis, dont il forme un territoire dep. 1900, offre une compensation à leur refoulement du côté de l'Océan Atlantique, où les îles de la baie de Fundy, les Bermudes et les Bahama (Lucayes) forment des possessions étrangères au seuil du continent américain. La valeur que les Etats-Unis attribuent à leur influence politique dans l'Amérique centrale, ainsi qu'à un Canal Interocéanique, ne peut s'expliquer que par leur position comme puissance régnant sur le Pacifique.

La situation de l'Amérique du Nord par rapport à la Mer glaciale arctique n'offre que peu d'intérêt pratique. L'histoire des découvertes gardera la mémoire des audacieuses expéditions des Américains (Kane, Hall, Greely, Long, Peary, etc.) au pôle Nord, mais on ne saurait attribuer une grande importance ni aux prétentions politiques réclamant les pays entourés de glace de la Mer polaire, ni au commerce avec les Esquimaux dans le détroit de Behring. Plus important est le fait qu'actuellement les Etats-Unis partagent presque seuls avec l'Angleterre les revenus de la pêche à la baleine; des baleinières en grand nombre appartiennent à San Francisco et aux petits ports du littoral de la Nouvelle-Angleterre.

Climat. — L'Amérique du Nord s'élargit au N. et la Mer glaciale pénètre par la large échancrure de la baie d'Hudson jusqu'au cœur du continent, disposition dont les conséquences sont fort graves. Le bord méridional de cette large impasse de la Mer glaciale est situé sous la même latitude que l'Europe centrale. L'Amérique du Nord se rattachant en même temps par ses côtes septentrionales aux îles de la Mer polaire, elle est ouverte aux influences arctiques. Aucune montagne ne s'oppose à leur invasion, de sorte que le *climat* de l'Amérique du Nord jusqu'au golfe du Mexique se distingue par de fortes dépressions, telles que l'Europe centrale même n'en connaît pas. Jusqu'en Louisiane et en Floride, c.-à-d. au seuil des tro-

piques, pénètrent des courants d'air froid qui anéantissent tous les vingt ans les plantages d'orangers et de bananiers. Dans toute l'Amérique du Nord, on ne peut comparer, pour le climat, aux sites abrités des pays méditerranéens de l'Europe, que le coin de la Californie méridionale situé entre la mer et les montagnes. En Floride même, la température tombe parfois à 15° au-dessous de zéro, et à la Nouvelle-Orléans, les bras du delta du Mississipi, les «bayous» au cours paresseux, se couvrent assez fréquemment d'une croûte de glace. Dans les Etats du centre et du Nord de l'Union, l'hiver est proportionnément rigoureux et il se distingue par sa longue durée, ainsi que par la lenteur de sa retraite. On a dit, avec raison, que ces régions étaient le pays du printemps froid. Le Mississipi supérieur reste parfois gelé jusqu'en avril et le lac Erie s'ouvre généralement à la navigation vers le milieu du même mois. A l'Est et surtout dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre (Maine, New Hampshire, Vermont, Massachusetts, Connecticut et Rhode Island), l'hiver amène aussi beaucoup de neige. Il n'est pas rare que de violents tourbillons de neige, chassés par l'ouragan, s'abattent sur les grandes prairies de l'Ouest. Le printemps est court et souvent l'été succède à l'hiver presque sans transition. L'Amérique du Nord étant ouverte du côté de l'équateur aussi bien que de celui du pôle, elle est également exposée aux températures élevées de la zone torride, et son été brûlant, lourd et d'une humidité toute tropicale offre un violent contraste avec la rigueur de son hiver. Le climat de l'intérieur et des Etats du N.-E. jusqu'à la baie de Chesapeake, unit les hivers de la Baltique aux étés de Rome. Comparons quelques points situés sous la même latitude en deçà et au delà de l'Atlantique, et nous verrons que du côté américain l'ensemble du climat est toujours plus froid, l'hiver beaucoup plus rigoureux, bien que la température de l'été soit à peu près aussi chaude ou même un peu plus élevée:

	Latitude.	Température annuelle.	Mois le plus froid	Mois le plus chaud.
St. Johns (Terre Neuve)	47° 35′	4°5 C.	—5.3	15.3
Brest	48° 23′	12	6.6	18.2
Halifax	44° 40′	6.3	—5.2	18
Bordeaux	44° 50′	12.8	5.8	20.6
New York	40° 45′	10.6	—1.7	24.2
Naples	40° 51′	16.5	9	25.1
Norfolk (Virginie)	36° 27′	15.1	4.6	25.9
S. Fernando (Espagne)	36° 27′	17.5	11.5	24.5

A l'E. de l'Amérique du Nord, les contrastes entre les climats polaire et tropical se rapprochent plus que dans n'importe quelle autre région du globe. Sous la latitude de l'Ecosse, on trouve au Labrador un climat polaire, et sous celle d'Alexandrie, on a en Floride une température tropicale. De là viennent les passages subits de la chaleur au froid, qui se manifestent aussi bien dans le rac-

courcissement des saisons intermédiaires, le printemps et l'automne, que dans les variations les plus inattendues de la température. Si l'on visite l'Amérique du Nord, on n'oubliera pas que même dans les régions centrales, où se trouvent New York, Philadelphie et Chicago, un printemps frais, qui se prolonge jusque dans les derniers jours de mai, est suivi d'un été beaucoup plus chaud que dans l'O. ou le centre de l'Europe, et qu'à l'automne aux jours chauds et sereins, à la coloration superbe, l'hiver succède sans transition avec ses tourbillons de neige et ses grands froids, au commencement ou au milieu de novembre. — L'Amérique du Nord présente à l'E. un climat humide, dont la *quantité de pluie* s'élève bien au-dessus de celle de l'Europe centrale; dans la direction de l'O. les pluies diminuent et à l'O. du 98° de longitude (Greenwich), elles ne suffisent plus à l'agriculture qui doit recourir à l'irrigation. Les sommets les plus élevés des Cordillères forment plus à l'O. un certain nombre d'oasis où il pleut souvent, surtout dans les régions septentrionales traversées par la ligne du Pacifique du Nord, mais en général tous les Etats à l'O. de cette ligne de démarcation tirée à travers le Kansas et le Nebraska, se distinguent par leur aridité. Ce n'est qu'au bord de l'Océan Pacifique, dans l'angle N.-O. comprenant les régions occidentales de l'Orégon et du Washington, que les pluies redeviennent plus fréquentes, et les environs du Puget Sound, qui font partie à beaucoup d'égards des territoires du Nouveau Monde les plus favorisés de la nature, ont un climat maritime analogue à celui du N.-O. de l'Europe. Mais dans tout le reste du «Far West», sur un espace sept fois plus grand que la France, les pluies ne sont pas assez abondantes pour la végétation sylvestre et l'agriculture. La grande question est toujours celle des réservoirs d'eau nécessaires à l'irrigation. On construit de grands lacs artificiels et des machines hydrauliques, mais de vastes territoires resteront toujours arides, surtout dans le Nevada, l'Utah, l'Arizona et la Californie méridionale. La fertilisation du sol des Etats-Unis dépend de plus en plus de l'irrigation. Dans cet intérieur aride, le contraste des hivers glacés et des étés brûlants, ainsi que les brusques changements de température sont encore plus violents. De formidables cyclones sont, en outre, fréquents dans les plaines dénudées qui séparent le Missisipi des montagnes de l'Ouest; les cyclones règnent aussi dans les Etats du Sud au bord de l'Océan Atlantique, sur lesquels empiètent les «tornados» ou les «hurricanes» des Antilles. — Les climats du littoral du Pacifique sont tout particuliers: dans le Washington et l'Orégon septentrional, un climat maritime, doux, abondant en pluie, s'étend au Sud sur une étroite bande le long de la côte, où il englobe encore San Francisco dans sa zone; dans l'intérieur de la Californie, un été aride et brûlant alterne avec un hiver pluvieux, rappelant le climat méditerranéen.

Il y a peu de pays où l'on parle autant du climat et du temps que dans l'Amérique du Nord. C'est naturel. Ces climats américains

avec leurs contrastes violents exercent sur l'homme une influence toute différente de celle de la température douce de l'O. ou du centre de l'Europe; d'autre part, l'agriculture est beaucoup plus qu'ailleurs au centre de tous les intérêts. Tout le monde est convaincu des avantages du climat de la Californie et lui attribue l'impression de robuste santé et de bonne humeur que font les Californiens d'origine anglo-américaine. En revanche, le climat riche en contrastes de l'Ouest et de l'intérieur, endurcit, il est vrai, le corps et active les fonctions, mais il passe pour une des causes d'un malaise corporel très répandu, dont la fatigue nerveuse et la dyspepsie sont les caractères principaux. Les hivers rigoureux sont, sans aucun doute, défavorables aux très nombreux poitrinaires, de même que la chaleur étouffante de l'été augmente la mortalité des enfants. Mais il est erroné de prétendre, comme l'ont fait d'éminents érudits anglais et allemands, que les Américains de l'Est et du centre soient une race en train de dégénérer et de périr lentement sous l'influence de ce climat. L'énergie, la principale qualité de l'Américain du Nord, transformée en une activité fébrile, usant les forces prématurément, est un phénomène qui a plutôt des causes historiques et sociales que climatiques. Il ne se rencontre pas par ex. au Canada ou chez les Créoles de la Louisiane.

Système orohydrographique. — De toutes les grandes parties du globe, l'Amérique du Nord est celle dont le système orographique est le plus simple. A cette simplicité grandiose correspondent aussi les grands courants de son réseau de fleuves. On rencontre à l'Ouest un énorme soulèvement du sol dont la large croupe porte de hautes montagnes aux cimes neigeuses: les *Montagnes Rocheuses* ou *Rocky Mountains* (Blanca Peak, 4438 m.), la *Sierra Nevada* (Mt. Whitney, 4544 m.) et la *Chaîne des Cascades* (Mt. Rainier, 4428 m.) appelées «The Cordilleras» par les Américains; — et à l'Est, les *Alléghenys* ou *Apalaches* (Allegheny ou Appalachian Mountains; Mount Mitchell ou Black Dome, 2046 m.), chaîne plus petite, comparable



au Jura pour la structure et la hauteur, mais longue toutefois de 2000 kil.; — entre ces deux chaînes, un pays plus bas, légèrement ondulé au centre et parsemé de lacs en grand nombre, descend des deux côtés vers le golfe et la mer glaciale. Dans les Etats-Unis, au milieu de ce large canal ouvert entre les montagnes de l'Ouest et de l'Est, coule le plus grand fleuve du monde, le *Mississipi* (p. 380), dont les affluents les plus considérables, le Missouri et l'Ohio, prennent leur source au cœur des Rocheuses et des Alléghanys. C'e

pourquoi on a toujours parlé avec prédilection d'une grande vallée de l'intérieur, ou par abréviation «la Grande Vallée» (The Great Valley), dans laquelle on englobe tout le bassin du Mississipi depuis ses sources jusqu'à son estuaire. La simplicité de cette conception ne doit pas faire oublier les vallées plus petites, qui comprennent la Californie, l'Orégon et le Washington entre le pied O. des montagnes de l'Ouest et le Pacifique, ni la région basse et ondulée du littoral, qui des Alléghanys s'abaisse vers l'Océan Atlantique et dont font partie les Etats du Massachusetts jusqu'à la Géorgie, les plus importants pour le développement historique. Il y a un siècle, les Etats-Unis étaient encore limités à ces bandes de terrain enclavées entre les montagnes et la mer, où l'on trouve encore aujourd'hui la population la plus dense, les plus grandes villes, la plus haute proportion de bien-être et de civilisation, et tout ce qui a jeté de profondes racines historiques. La fertilité naturelle de ce littoral, sa disposition propice à la navigation et le rempart des Alléghanys qui le protège et le limite en arrière, tels sont les grands avantages naturels, qui favorisèrent le développement des treize «Vieux Etats», le noyau de l'Union. Entre les grandes routes naturelles de l'intérieur à l'Océan Atlantique, le St-Laurent et le Mississipi, il n'y a que deux dépressions dans les Alléghanys permettant de pénétrer dans le bassin du Mississipi, ce sont: l'Hudson au N. et le Potomac au S. L'*Hudson* avec son affluent, le Mohawk, offre les conditions les plus favorables aux relations de commerce, grâce à son embouchure dans le port de New York, à sa navigabilité toute particulière — jusqu'à Albany, il forme un vrai bras de mer — à la profondeur de sa cluve d'érosion dans les Alléghanys, ainsi qu'à l'orientation de son cours vers les Grands Lacs, et c'est à lui que New York doit d'être le centre de commerce le plus grand et le plus riche de l'Amérique. Dans les cent dernières années, la population s'est étendue dans le bassin du Mississipi, qui dans ses parties de l'E. et du centre est un des pays les plus fertiles du globe. Lorsque la renommée des trésors de la Californie poussa des masses toujours croissantes d'émigrants vers les plages du Pacifique, des voies ferrées franchirent bientôt (à 1900-2400 m.) les cols des Rocheuses, de la Sierra Nevada et de la Chaîne des Cascades; aujourd'hui, cinq lignes du Pacifique relient l'intérieur à l'Océan de ce nom. Les plus grands avantages naturels présente la partie des montagnes de l'Ouest située près de la frontière N. des Etats-Unis, dans laquelle pénètrent profondément de l'E. et de l'O. les vallées du Missouri et du Columbia, et qui ne souffre pas du manque de pluie et de neige autant que les régions méridionales. Elle est traversée par la ligne du Pacifique du Nord et celle du Canada. En face des 4500000 kil. car. de la grande vallée de l'intérieur, que n'interrompt pas un seul obstacle sérieux, les difficultés qu'offrent les deux chaînes de montagnes sont sans importance. En réalité, pour développer l'énorme réseau de chemins de fer des Etats-Unis

(v. p. xxiv), on a eu moins à lutter contre elles que contre l'immensité des distances à parcourir.

L'avantage des grandes *voies navigables* échoit surtout à cette vaste vallée de l'intérieur, dans laquelle le Mississipi est navigable à peu près jusqu'à la frontière N. des Etats-Unis, l'Ohio jusque dans les Alléghanys et le Missouri jusque dans les Rocheuses, tandis que lasuperficie des Grands Lacs (238970 kil. car.) active, comme une petite mer, les relations de commerce de ses environs. Depuis 1840, le développement prodigieusement rapide du réseau des chemins de fer a un peu éclipsé les voies navigables. Mais les 25000 kil. de voies navigables dans le bassin du Mississipi ou les 4000 kil. de la ligne de navigation de Duluth sur le Lac Supérieur à Belle Isle sur la côte du Labrador, ou encore la présence de l'Illinois aux eaux abondantes dans la contrée presque plate entre Chicago et St. Louis, sont des phénomènes qui se font valoir par eux-mêmes. En 1902, la flotte fluviale jaugeait 222000 tonnes, celle des lacs intérieurs 1800000 tonn., et dans la même année, la navigation sur les canaux à écluses de Sault-Ste-Marie (entre le Lac Supérieur et le lac Huron) a été plus considérable que celle du canal de Suez (v. p. 351/352). Ajoutons que le *littoral* des Etats-Unis est plat en majeure partie sur l'Océan Atlantique et le golfe, tandis qu'il est escarpé au bord du Pacifique. Il lui manque, il est vrai, les grandes divisions des côtes de l'Europe, mais il est en retour riche en petites baies, en langues de terre, en deltas de fleuves et en lagunes, surtout dans le N.-E., du Maine jusqu'au Cap Henry, et dans le N.-O., du Washington jusqu'à l'embouchure du Columbia. La côte de l'Atlantique compte 55 grands ports de commerce, celle du golfe 11 et celle du Pacifique 6. Les ports de pêche et de navigation locale élèvent ce chiffre à 500. En 1902, la flotte commerciale de l'Atlantique jaugeait 2900000 tonnes; celle du Pacifique, 800000 tonnes. Le littoral des Etats-Unis, mesuré dans ses grands contours, est long de 7070 kil., tandis qu'avec toutes ses baies, ses embouchures, ses îles, etc., sa longueur est 15 fois plus grande. La frontière du côté des terres est longue de 8480 kil. et elle est en majeure partie très bien tracée par des fleuves et des lacs.

L'importance de l'Amérique du Nord pour les autres pays du globe est due encore aujourd'hui aux produits que l'exploitation minière, l'agriculture, la sylviculture et l'élevage des bestiaux tirent de son sol.

Agriculture. — Les terrains les plus fertiles appartiennent aux vallées de l'intérieur, surtout dans le bassin du Mississipi, et au littoral S. de l'Atlantique, circonstance fort importante pour l'*agriculture*. La chaleur, un sol généralement plat et peu boisé ont favorisé l'agriculture à l'intérieur. C'est là que prospèrent la culture du froment et l'élevage du gros bétail, dont les Etats-Unis et le Canada, depuis l'ouverture des Grands Lacs et du Red Rive-

du Nord à la navigation, jettent les [illegible] masses écrasantes. Dans la moitié orientale, l'é[illegible] pas malgré tous les essais à la viticulture, est [illegible] pas conséquent à l'élevage du bétail, de même [illegible] le Sud au coton, tandis que dans l'Ouest la [illegible] [illegible] rend la culture du froment plus prosp[illegible] [illegible] quel pays d'Europe. Les plus grands État[illegible] froment se trouvent tous auj. entre le Mississip[illegible] les plus vastes de celle du coton s'étendent tous [illegible] de latitude N. Comme sur l'Europe septentriona[illegible] aux glaces diluviales, s'étendent sur le N. de l'[illegible] jusqu'à l'Ohio et à la Susquehanna. Partout où [illegible] surtout dans la No[illegible] [illegible] une race [illegible] [illegible] de la [illegible] Virginie. Un tiers seulement de la [illegible] [illegible] que baignent [illegible]

productives. On exploite sur une échelle toujours plus grande, malgré la baisse du taux, les mines d'argent des montagnes de l'Ouest. En 1900, leur rendement a été de 74 millions de dollars. Tandis que la production jadis renommée du Nevada a reculé, celle de l'Utah, du Colorado et du Montana progresse constamment. Le rendement des mines d'or s'est élevé en 1900 à 79 millions de dollars et a son centre dans le Colorado, la Californie et l'Alaska. La *production de pétrole* des Etats-Unis, surtout dans l'Ohio, la Virginie occid. et la Pennsylvanie, ne le cédait en 1901 qu'à celle de la Russie. Après l'épuisement des sources et des puits de pétrole, viendra le tour du schiste bitumineux, dont une couche de 250 000 kil. carrés s'étend de l'Ohio supérieur à la Virginie. On exploite de grands gisements de sel gemme et de roches phosphatées.

Paysage. — Sur le littoral de l'Atlantique, le *paysage* de l'Amérique du Nord ressemble, dans ses grands traits, à celui du N. et du centre de l'Europe. Des immigrants ont été, dit-on, déçus, parce qu'ils n'avaient rencontré ni palmiers ni bananiers sur les plages de New York ou de Baltimore. Des forêts et des prairies, des fiords et des dunes, des fleuves au cours paresseux et des lacs paisibles rappellent la patrie surtout à l'Européen du N. et du centre. Il n'y a que le Niagara, avec ses énormes cataractes, qui soit ici quelques chose d'absolument nouveau, d'inconnu à l'ancien monde. Cependant il vaut la peine de s'initier aux charmes intimes de ce paysage, auxquels il doit son cachet. On trouvera bientôt que les paysages de l'Europe et de l'Amérique du Nord ne sont pas comparables et qu'il est inutile de se demander lequel des deux l'emporte en beauté. L'Europe n'offre rien de pareil à ces vastes prairies, nullement plates partout, mais plutôt ondulées, qui commencent à l'O. du Wabash, avec leur gazon richement fleuri, et les parcs naturels — beaux surtout dans l'Indiana, l'Ohio et le Kentucky; puis, dans le Texas — qui relient ces prairies à la forêt proprement dite. Au contraire, la forêt des montagnes du côté de l'Atlantique rappelle celle de nos montagnes du centre. Mais cette forêt n'est pas seulement plus primitive, bien que fort maltraitée en beaucoup d'endroits, mais encore et surtout elle offre une plus grande variété d'essences. La grande diversité des chênes, des érables et des conifères frappera surtout l'Européen. Cette forêt est, en outre, très riche en taillis sous futaie et en lianes. En même temps, on y retrouve en somme les mêmes espèces que dans l'Europe centrale. On pourrait dire que la forêt de l'Amérique du Nord a quelque-chose de plus tropical, c.-à-d. de plus luxuriant. Les lacs en grand nombre, qu'on rencontre par milliers dans le Maine et le Minnesota, forment la superbe décoration des Adirondacks aux contours boisés et sévères rappellant la Forêt Noire et le Bœhmerwald, celle des Montagnes Blanches et d'autres chaînes boisées à l'E. de l'Amérique du Nord, ainsi que celle des régions ondulées du Minnesota et du Wisconsin. Miroir cristallin des eaux, forêt et montagne,

toutes les combinaisons de ces trois éléments y ont été épuisées. L'Européen s'étonnera de l'uniformité des incommensurables forêts de pins, qui couvrent le littoral S., de la Caroline du N. jusqu'à l'Alabama. Mais dès qu'une dépression perce le sol sablonneux de son humidité, on se trouve en face d'une vigueur de végétation toute tropicale. — Si l'on traverse le continent sur l'une des lignes du Pacifique, on ne devrait pas manquer de descendre à Denver, à Cheyenne ou à quelque station de steppe, au pied de la montagne, pour jouir du paysage grandiose qui se déroule sur la frontière du steppe et des hautes sommités. On ne saurait dire que le steppe gris jaunâtre soit beau, mais on trouvera quelque charme à y chevaucher, avec le ciel sans nuage au-dessus de soi, l'air imprégné de senteurs d'armoise et de toutes parts, l'immensité en apparence infinie. Les Rocheuses ne peuvent rivaliser avec les Alpes pour la beauté du paysage. Le territoire du Yellowstone (p. 451) est seul hors de pair. Dans la Sierra Nevada, en Californie, on rencontre au contraire dans les vallées et surtout dans celle du Yosemite des beautés naturelles de premier rang, même abstraction faite des séquoias géants (big trees) du voisinage. Si l'on a le sens du charme intime des scènes de la nature, on trouvera partout dans l'Amérique du Nord des tableaux suggestifs et des amateurs animés des mêmes sentiments. Un des traits sympathiques du caractère de l'Américain du Nord est son sentiment délicat et très développé des beautés naturelles. Dans la littérature de l'Amérique du Nord, il y a d'excellentes descriptions de la nature qui mériteraient d'être estimées en Europe. Parmi les auteurs de ce genre, à côté des Cooper (p. 186), des Bryant (p. 162), des Emerson (p. 134), mentionnons surtout Thoreau (p. 134) et Lowell (p. 104), écrivains plus anciens, et Burroughs, Abbott et Van Dyke, contemporains. On peut dire, en somme, que l'Amérique du Nord ne révèle toute sa beauté et son charme spécial qu'à celui qui sait jouir de la nature. Ce dernier trouvera toujours une compensation dans les beautés naturelles, à tout ce qu'il y a d'imparfait, d'irritant dans les mœurs et les œuvres d'une civilisation aussi jeune que celle de l'Amérique du Nord.

Population. — La population de 80 millions d'hab. en chiffres ronds que l'on comptait dans les Etats-Unis en 1903 — le recensement du Domaine de Canada donnait 5400000 hab. en 1900 — ne doit pas être estimée, ni pour le nombre ni pour la composition, d'après nos idées européennes. Au point de vue du nombre, elle a la propriété de s'accroître avec une rapidité qui dépasse tout ce qu'on sait du développement des autres peuples. La population actuelle est dix-neuf fois plus nombreuse, que celle fixée par le premier recensement, en 1790; depuis 1870, elle s'est accrue de 37700000 hab. Chose curieuse, la population sédentaire de l'Amérique contribue relativement peu à cet accroissement extraordinaire. Dans tous les «vieux Etats» de l'Union, surtout dans la Nouvelle-Angle-

terre, les petites familles sont de règle. La «doctrine de Malthus» n'est nulle part tombée sur un terrain plus propice que dans ce pays d'origine récente. Il faut aussi tenir compte du petit nombre de femmes dans les jeunes Etats et territoires de l'Ouest. Mais ce prodigieux accroissement est surtout le résultat immédiat de l'*immigration,* qui, d'après les chiffres officiels, s'est élevée en 80 ans (de 1821 à 1901) à près de 20 millions d'hab.; en outre, il repose sur la multiplication naturelle des immigrants, qui sont pour la plupart dans toute la force de l'âge à leur arrivée. Dans cette immigration, les éléments celtiques et anglo-saxons l'emportaient encore, il y a 60 ans; depuis, les Allemands se sont de plus en plus répandus. Immigration de 1821 à 1901: 7100000 de l'Angleterre et de l'Irlande, 6500000 de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Suisse et du Luxembourg, et 1500000 des trois royaumes scandinaves. En 1900, il y avait aux Etats-Unis 370261 Français, dont 104534 nés en France et 265727 nés aux Etats-Unis (dans ce chiffre ne sont pas compris 3 à 400000 Louisianais de langue française, ni les Canadiens français (1649371 d'après le recensement fait au Canada en 1903), dont beaucoup sont en train d'envahir la Nouvelle-Angleterre.

Dans ces dernières années, l'immigration a pris un caractère tout nouveau, grâce à un fort mélange d'éléments slaves, italiens et israélites. En 1902-1903, l'Autriche-Hongrie et la Russie d'Europe ont envoyé en tout 342600 immigrants, env. neuf fois autant que l'Allemagne. C'est surtout contre ces éléments-là dont l'accroissement et la durée pourraient entraîner une grave transformation du caractère germano-celtique des Américains du Nord — qu'ont été prises ces mesures destinées à réduire l'immigration, qu'on aurait tenues pour impossibles il y a trente ans. Mais leur origine a des racines plus profondes. On oublie trop facilement en Europe que 8800000 nègres et mulâtres, 266000 Indiens et 189000 Chinois (et 86000 Japonais) se trouvent mélangés à la population blanche. Les différences de nationalités peu tranchées et souvent chimériques, qui divisent superficiellement la société européenne, prennent aux Etats-Unis la forme d'antagonismes de races, qui creusent des plaies profondes dans le grand organisme américain. Dès la première apparition des blancs, les *Indiens* ont défendu leur territoire, sans succès, il est vrai, mais avec une étonnante ténacité. Chaque année, on les repousse plus à l'Ouest, plus loin des bonnes terres et plus près des régions infertiles. Quelques milliers d'Indiens sont restés à l'E. du Mississipi, mais le voyageur les cherche en vain dans les villes ou sur les grandes voies de communication. Ce n'est que dep. 1891 qu'on a formé avec la Territoire Indien le nouveau district d'Oklahoma et chaque année on diminue leurs réserves (reservations). On a moins de peine avec les *Chinois* qui, depuis 50 ans, ont immigré dans les Etats du Pacifique et des Rocheuses; ce sont des ouvriers habiles et peu chers, q

sont même indispensables comme blanchisseurs, domestiques et mineurs. Mais la crainte de leur concurrence sur le marché du travail et leur soumission fière, inquiétante, réfractaire à toute influence du milieu ambiant, les ont rendus à ce point antipathiques qu'après les mauvais traitements subis à plusieurs reprises par quelques-uns d'entre eux, on a révoqué pour la première fois à leur intention le droit jadis tenu en honneur de la liberté d'immigration. Mais le plus grave problème de races est celui des *nègres,* qui se multiplient constamment, bien qu'ils ne s'accroissent pas par l'immigration, et malgré une grande mortalité. Depuis l'abolition de l'esclavage (1864), leurs progrès dans la voie de la civilisation sont restés bien au-dessous de ce qu'attendaient leurs amis les plus enthousiastes. A quelques remarquables exceptions près, la masse des nègres s'est montrée incapable de faire valoir les droits politiques que lui offrait une constitution libérale. Dans le Sud, on sait éluder les nègres par de subtiles restrictions du droit de vote et les soumettre politiquement, là où ils forment de grandes majorités. Au point de vue social, la superposition des deux races est actuellement plus accentuée que du temps de l'esclavage. Géographiquement, elle se manifeste par l'accroissement du «Black Belt», qui s'étend de la Caroline du Nord à l'Arkansas et au Texas, et dans lequel un grand nombre de comtés ont une majorité noire. La Caroline du Sud et l'Etat de Mississipi ont plus de nègres que de blancs. Grâce à ses innombrables noirs, le Sud ne peut rivaliser avec le Nord et l'Ouest, et quelques-uns de ses territoires les plus fertiles sont en train d'échoir entièrement aux nègres. Enfin, ce problème, plus difficile que toutes les autres questions sociales et de politique intérieure, est en relation étroite avec celui de l'immigration; en effet, toute diminution de l'accroissement de la population blanche augmente l'importance des noirs. Les côtés lumineux du grand continent et de sa jeune population, qui sont très éblouissants, n'empêcheront pas l'observateur sérieux d'en voir aussi les profondes souffrances, nées de ce même antagonisme de races, qui provoqua jadis les interminables guerres des Indiens et la grande guerre de Sécession.

La *densité* de la population est, en somme, encore maigre; en 1900, il y avait 8 hab. 2 par kil. carré, tandis qu'en Europe on comptait 140 hab. sur la même surface. Mais ce qui frappe davantage, c'est l'inégalité de sa distribution. Dans la Nouvelle-Angleterre et les Etats du centre, il y a des territoires d'une densité européenne de population, tandis qu'au N. de là, dans le Maine et les Adirondacks, de grands espaces sont entièrement déserts. Le *formation des villes* se développe avec une rapidité extraordinaire. En 1891 en comptait 78 villes de plus de 50000 hab. Le 26% da toute la population vit dans les villes. New York avec ses immenses faubourgs comprend auj. près de 4 millions d'hab. Pour le développement rapide de Chicago, exceptionnel même en Amérique,

v. p. 328. Beaucoup de districts ruraux se dépeuplent. Dans toute l'Amérique du Nord règne un contraste violent entre la colonisation des villes et celle des campagnes, parce que le chaînon intermédiaire du *village* fait défaut et que la population rurale vit dispersée dans ses fermes. Des villages à l'européenne ne se trouvent guère que dans les parties les plus anciennes de la Nouvelle-Angleterre; puis, surtout en Pennsylvanie; ailleurs, ils sont disséminés; il y en a aussi chez les Mormons. Les anciens «blockhaus» en madriers, dans lesquels beaucoup de générations de colons menaient leur vie patriarcale, disparaissent de plus en plus et sont remplacés par le «Frame House» en planches et en poutres, qui, blanchi à la chaux, orné de contrevents verts et d'une véranda est souvent d'un aspect très riant. Au centre d'une colonie rurale, si possible sur une hauteur ou à un carrefour, s'élèvent l'église (ou souvent plusieurs, petites en proportion), l'école, le store (magasin), la forge, l'auberge: le noyau d'une ville. A la campagne et dans les petites villes, les routes et les rues ne sont généralement pas en bon état.

Superficie et population des Etats-Unis

d'après le recensement du 1er juin 1900.

Etats :	Sq.-Miles	Kil. carrés	Population	masculine °/₀	féminine °/₀	par 1 kil. car.
Alabama (Ala.). . . .	52 250	135 320	1 828 697	50,1	49,9	13,7
Arkansas (Ark.) . . .	53 850	139 470	1 311 564	51,5	48,5	9,5
Californie (Cal.) . . .	158 360	410 140	1 485 053	55,3	44,7	3,6
Caroline du Nord (N. C.)	52 250	135 320	1 893 810	49,6	50,4	15
» du Sud (S. C.).	30 570	79 170	1 340 316	49,6	50,4	17,2
Colorado (Col.). . . .	103 925	269 150	539 700	54,7	45,3	2
Connecticut (Ct.) . . .	4 990	12 925	908 420	50	50	72,4
Dakota du Nord (N. D.)	70 795	183 350	319 146	55,6	44,4	1,7
» du Sud (S. D.) .	77 650	201 110	401 570	53,8	46,2	2
Delaware (Del.) . . .	2 050	5 310	184 735	51	49	36,3
Distr. de Columbia (D.C.)	70	180	278 718	47,4	52,6	1798,1
Floride (Fla.)	58 680	151 980	528 542	52,1	47,9	3,7
Géorgie (Ga.)	59 475	154 030	2 216 331	49,8	50,2	14,5
Idaho	84 800	219 620	161 772	57,7	42,3	0,8
Illinois (Ill.)	56 650	146 720	4 821 550	51,3	48,7	33,2
Indiana (Ind.)	36 350	94 140	2 516 462	51,1	48,9	27
Iowa (Ia.)	56 025	145 100	2 231 853	51,8	48,2	15
Kansas (Kan.)	82 080	212 580	1 470 495	52,3	47,7	6,9
Kentucky (Ky.) . . .	40 400	104 630	2 147 174	50,8	49,2	20,7
Louisiane (La.) . . .	48 720	126 180	1 381 625	50,3	49,7	10,9
Maine (Me.)	33 040	85 570	694 466	50,5	49,5	8,9
Maryland (Md.) . . .	12 210	31 620	1 188 044	49,6	50,4	46,5
Massachusetts (Mass.) .	8 315	21 540	2 805 346	48,7	51,3	134,7
Michigan (Mich.) . . .	58 915	152 585	2 420 982	51,6	48,4	16,3
Minnesota (Minn.) . .	83 365	215 910	1 751 394	53,2	46,8	8,5
Mississippi (Miss.) . .	46 810	121 230	1 551 270	50,4	49,6	12,9
Missouri (Mo.)	69 415	179 780	3 106 665	51,4	48,6	17,4
Montana (Mont.) . . .	146 080	378 330	243 329	61,6	38,4	0,7
Nebraska (Neb.) . . .	77 510	200 740	1 066 300	52,9	47,1	5,4
Nevada (Nev.)	110 700	286 700	42 335	60,5	39,5	0,2
New Hampshire (N. H.)	9 305	24 100	411 588	49,9	50,1	17,7
New Jersey (N. J.) . .	7 815	20 240	1 883 669	50	50	96,6
New York (N. Y.) . .	49 170	127 350	7 268 894	49,7	50,3	58,1
Ohio (O.).	41 060	106 340	4 157 545	50,6	49,4	39,4
Orégon (Ore.)	96 030	248 710	413 536	56,3	43,7	1,7
Pennsylvanie (Pa.) . .	45 215	117 100	6 302 115	50,8	49,3	54,1
Rhode Island (R. I.) .	1 250	3 240	428 556	49,1	50,9	156,9
Tennessee (Tenn.) . .	42 050	108 910	2 020 616	50,5	49,5	18,6
Texas (Tex.)	265 780	688 340	3 048 710	51,8	48,2	4,5
Utah	84 970	220 060	276 749	51,2	48,8	1,3
Vermont (Vt.)	9 565	24 770	343 641	51	49	14,5
Virginie (Va.)	42 450	109 940	1 854 184	49,9	50,1	17,8
Washington (Wash.) .	69 180	179 170	518 103	58,7	41,3	0,3
West Virginie (W. Va.)	24 780	64 180	958 800	52,1	47,9	15
Wisconsin (Wis.). . .	56 040	145 140	2 069 042	51,6	48,4	14,7
Wyoming (Wy.) . . .	97 890	253 530	92 531	62,9	37,1	0,7
Territoires :						
Alaska.	590 884	1 530 317	63 592	72,1	27,9	0,4
Arizona (Ariz.). . . .	113 020	292 710	122 931	58,4	41,6	0,4
Hawaii.	6 449	16 702	154 001	69,1	30,9	9,2
Nouveau-Mexique (N.M.)	122 580	317 470	195 310	53,4	46,6	0,6
Oklahoma (Okla.) . .	39 030	101 080	398 331	53,8	46,2	3,9
Territ. Indien (I. T.) .	31 400	81 320	392 060	53,3	46,7	5
Etats-Unis :	3 622 213	9 382 899	76 212 168	53,1	46,9	8,2

Villes de plus de 100 000 hab. en 1900.

New York (N. Y.)	3 437 202	Providence (R. I.)	175 597
Chicago (Ill.)	1 698 575	Indianapolis (Ind.)	169 164
Philadelphie (Pa.)	1 293 697	Kansas City (Mo.)	163 752
St. Louis (Mo.)	575 238	St. Paul (Minn.)	163 065
Boston (Mass.)	560 892	Rochester (N. Y.)	162 608
Baltimore (Md.)	508 957	Denver (Col.)	133 859
Cleveland (O.)	381 768	Toledo (O.)	131 822
Buffalo (N. Y.)	352 387	Allegheny (Pa.)	129 896
San Francisco (Cal.)	342 782	Columbus (O.)	125 560
Cincinnati (O.)	325 902	Worcester (Mass.)	118 421
Pittsburg (Pa.)	321 616	Syracuse (N. Y.)	108 374
Nouvelle-Orléans (La.)	287 104	New Haven (Ct.)	108 027
Detroit (Mich.)	285 704	Paterson (N. Y.)	105 171
Milwaukee (Wis.)	285 315	Fall River (Mass.)	104 863
Washington (D. C.)	278 718	St. Joseph (Mo.)	102 979
Newark (N. J.)	246 070	Omaha (Neb.)	102 555
Jersey City (N. J.)	206 433	Los Angeles (Cal.)	102 479
Louisville (Ky.)	204 731	Memphis (Tenn.)	102 320
Minneapolis (Minn.)	202 718	Scranton (Pa.)	102 026

IX. Maisons d'éducation, de bienfaisance et de force. Etablissements industriels.

Aux Etats-Unis, les écoles, les prisons, les hôpitaux, etc., sont en partie des établissements modèles, qui méritent la visite de tous les philanthropes. Les établissements industriels se distinguent fréquemment par une organisation pratique et une production importante. Le court aperçu que nous donnons ci-après est dû à des spécialistes.

A. Maisons d'éducation.

L'instruction publique relève de l'administration de chaque Etat. L'*United States Bureau of Education* (directeur actuel M. le Dr W. T. Harris) possède à Washington une bibliothèque et un musée d'objets servant à l'enseignement; il publie un rapport annuel, mais il n'exerce aucune influence sur l'administration de l'instruction publique aux Etats-Unis. Les Etats du N. et de l'O. (New York, Massachusetts, New Jersey, Michigan, Minnesota, Iowa, etc.) jouissent de l'instruction publique la meilleure et la mieux administrée. Outre l'enseignement primaire et secondaire qu'ils donnent gratuitement, les différents Etats de l'O. entretiennent des Universités gratuites, et les capitaux nécessaires à leur établissement proviennent de la vente ou de l'amodiation de territoires alloués à cet effet par le Congrès. La plus grande université de ce genre est celle de Michigan à Ann Arbor (p. 317; près de 4000 étudiants). L'Université de Wisconsin, à Madison (p. 340), et l'Université de Californie, à Berkeley (p. 472), méritent une mention spéciale.

Dans la règle, les grands «colleges» et les universités sont toutefois des fondations privées qu'administre un «Board of Trustees» (comité de curateurs). La plus vieille et la plus influente est la Harvard University, à Cambridge (p. 102), fondée en 1636. Elle compte 6000 étudiants. Mentionnons entre autres grandes universités de ce genre: la Johns Hopkins University, à Baltimore (p. 285; fondée en 1876), qui a exercé une profonde influence sur le développement de l'instruction supérieure en Amérique; le Columbia College, à New York (p. 55), fondé en 1754, transformé en Université en 1890; la Cornell University, à Ithaca (p. 219; fondée en 1865), la Yale University, à New Haven (p. 70; fondée en 1700); la Princeton University (p. 240; fondée comme «College» en 1746), l'Université de Pennsylvanie à Philadelphie (p. 254; fondée en 1740) et l'Université de Virginie, à Charlottesville (p. 358; fondée en 1825). Parmi les établissement-

de date récente, on remarque l'Université catholique d'Amérique, à Washington (p. 303; fondée en 1889); l'Université de Chicago (p. 333; ouverte en 1892) et l'Université Stanford (p. 521).

Outre les grandes universités, il y a en Amérique env. 400 «colleges». Les plus connus sont les suivants: Amherst (p. 77), Williams à Williamstown (p. 166), Hamilton (Clinton, N. Y.), Miami (Ohio), Lafayette (p. 355), Rutgers (p. 240) et Knox. Les colleges d'étudiantes les plus renommés sont ceux de Wellesley (p. 75), de Vassar (p. 178), de Smith (p. 167) et de Bryn Mawr (p. 268).

Parmi les grandes écoles polytechniques (pour ingénieurs, architectes, etc.), on remarque surtout: le Massachusetts Institute of Technology (p. 95), le Stevens Institute of Technology (p. 61), le Rensselaer Polytechnic Institute (Troy, p. 171) et le Rose Polytechnic Institute (Terre Haute, p. 365).

New York (p. 5), Minneapolis (p. 345), Indianapolis (p. 355), Denver (p. 483), Kansas City, Mo. (p. 476), Boston et Brookline (p. 105), ainsi que Cleveland (p. 309) ont les meilleurs systèmes scolaires. New York, Duluth, Detroit, Springfield et Denver ont les établissements scolaires les plus beaux et les mieux organisés. Il y a des jardins d'enfants dans les écoles publiques de New York, Washington (p. 288), Boston, Philadelphie (p. 242), San Francisco (p. 510), etc.

B. Maisons de force, de correction et de bienfaisance.

Maisons de force: New York State Penitentiaries (maisons pénitentiaires), à Ossining (p. 177) et à Auburn (p. 219). — Etablissements dans le Blackwell's Island (p. 60). — Eastern Penitentiary, à Philadelphie (p. 251; seule prison du pays avec le système de l'isolement). — Western Penitentiary, à Allegheny (p. 279). — Massachusetts State Prison, à Charlestown (p. 101). — Boston House of Correction, dans le Deer Island (p. 105). — Northern Illinois Penitentiary, à Joliet (p. 463). — Southern Illinois Penitentiary, à Chesters. — Ohio Penitentiary, à Columbus (p. 305). — California State Prisons, à St. Quentin et à Folsom (Californie).

Maisons de correction: New York State Reformatory, à Elmira (p. 228). — Massachusetts Reformatory, à Concord (p. 139). — Reformatory Prison for Women (pour femmes), à Sherborn, Mass. (près de South Framingham, p. 75). — Pennsylvania Industrial Reformatory, à Huntingdon (Pa.). — Michigan Reformatory, à Ionia (Mich.). — Ohio Reformatory, à Mansfield (p. 306). — Illinois Reformatory, à Pontiac, Ill.

Asiles d'aliénés: Mount Hope Retreat for the Insane, à Baltimore (p. 280). — Eastern Michigan Asylum for the Insane, à Pontiac (Mich.). — State Lunatic Asylum, à Utica (p. 216). — Willard Asylum for the Insane, à Willard (N. Y.). — Massachusetts Lunatic Hospital & Asylums à Worcester (p. 74), à Danvers (Mass.), à Westborough (Mass.) et à Waverly (Mass.). — Ohio Asylums for the Insane, à Columbus (p. 306), à Toledo (p. 312) et à Cleveland (p. 309). — Hospital for the Insane, à Philadelphie (p. 255). — Illinois Eastern Hospital for the Insane, à Kankakee (p. 355). — Hospital for Dipsomaniacs & Inebriates, à Foxborough (Mass.),

Asiles d'aveugles: Perkins Institution for the Blind, à Boston (p. 101). — Illinois Institution for the Education of the Blind, à Jacksonville (p. 477). — New York Institutions for the Blind, à New York et à Batavia (p. 222). — Pennsylvania Institution for the Instruction of the Blind, à Philadelphie (p. 242). — Ohio Institution for the Education of the Blind, à Columbus (p. 305).

Asiles de sourds-muets. Northampton (p. 167), Flint (Mich.), New York (p. 43), Columbus (p. 305), Indianapolis (p. 355), Jacksonville (p. 477), Hartford (p. 73), Philadelphie (p. 242), Knoxville (p. 400) et Delavan (Wis.) ont les asiles les plus importants de ce genre.

Maisons de correction pour jeunes gens. West Meriden (Ct.), Plainfield (p. 241), Baltimore (p. 281), Carroll (Md.), Westborough (Mass.; pour garçons), Lancaster (Mass.; pour jeunes filles), Lansing (p. 316), Jamesburg (N. J.), Randall's Island (p. 60), Rochester (p. 221), Westchester (N. Y.), Lancaster (O.), Cincinnati (p. 361), Philadelphie (p. 242), Morganza (Pa.), Providence (p. 77) et Waukesha (p. 339) possèdent les plus grands établissements de cette catégorie.

C. Etablissements industriels.

I. Industrie métallique et machinerie: Homestead & Edgar Thomson Steel Works, à Pittsburg (p. 275); Pennsylvania Steel Cie, à Steelton (p. 269) et à Sparrow's Point (p. 282); Cambria Steel Cie, Johnstown (p. 271); Illinois Steel Cie, à Chicago (p. 325); usines à fer et aciéries, à Cleveland (p. 309), Buffalo (p. 222), Wilmington (p. 280), Bethlehem (p. 263) et Birmingham (p. 402); fabriques de machines agricoles, à Chicago (p. 325; McCormick), Louisville (p. 372; Avery), Columbus (p. 305), Akron (p. 324), Springfield (p. 73), Canton (p. 305), Moline (Ill.) et Hoosick Falls (p. 159); machines à coudre, à Bridgeport (p. 70) et à Elizabeth (p. 240); argenterie et plaqué à Providence (p. 77), New York (p. 5; Whiting Co.), Meriden (Ct.), Taunton (p. 85) et Attleboro (p. 79); bicycles, à Hartford (p. 72); fourneaux, à Troy (p. 170) et à Buffalo (p. 222); fil de fer, à Worcester (p. 74); coffres-forts, à Cincinnati (p. 361); fonderies, à Denver; locomotives, à Philadelphie (p. 242; Baldwin), Schenectady (p. 215) et à Altoona (p. 271). — II. Industries textiles: coton, à Manchester (p. 139), Lawrence (p. 115), Fall River (p. 85), New Bedford (p. 109), Lowell (p. 138), Chicopee (p. 167), Baltimore (p. 281; toile à voiles en coton), Charleston (p. 410), Columbia (p. 410) et Augusta (p. 413); laines, à Lawrence (p. 115), Lowell (p. 138) et à Providence (p. 77); lin, à Willimantic (p. 79); tapis, à Philadelphie (p. 242) et à Lowell (p. 138); soierie, à South Manchester (Ct.) et à Paterson (p. 227); chemises et cols, à Troy (p. 170). — III. Substances alimentaires: farine, à Minneapolis (p. 345) et à St. Louis (p. 366); bière, à St. Louis (p. 366), à Milwaukee (p. 337) et à Rochester (p. 221); vin, à St. Louis (p. 366), à Charlottesville (p. 357) et en Californie (p. 519); salaisons, à Chicago (p. 325), à Kansas City (p. 476) et à Omaha (p. 466); sucre, à Brooklyn (p. 62) et à Philadelphie (p. 242). — IV. Verrerie et poterie, à Trenton (p. 240), Elwood (Ind.), Findlay (Ohio) et Pittsburg (p. 275). — V. Voitures: à Columbus (p. 305), South Bend (p. 312; Studebaker), Concord (p. 139), Cincinnati (p. 361) et New-York (p. 5; Cunningham). — VI. Wagons: à Pullman (p. 335); Buffalo (p. 225); Dayton (p. 360); Philadelphie (p. 242; locomotives) et Altoona (p. 271). — VII. Chantiers de marine: à Philadelphie (p. 242), Chester (p. 280), Wilmington (p. 409), San Francisco (p. 510), Cleveland (p. 309), Superior (p. 349; Whalebacks) et Bath (p. 121; voiliers). — VIII. Papier: à Holyoke (p. 167) et à Springfield (p. 61; enveloppes). — IX. Huile: à Cleveland (p. 309); Bayonne (N. J.); Memphis (p. 377; huile de graines de coton) et la Nouvelle-Orléans (p. 434; id.). — X. Tabac: à St. Louis (p. 366), à Louisville (p. 372), à Richmond (p. 385), à Durham (p. 394) et à Jersey (City (p. 61). — XI. Armes à feu: à Springfield (p. 73) et à Hartford p. 70). — XII. Souliers et bottes: à Lynn (p. 110); à Brockton (p. 109). — XIII. Montres: à Waltham (p. 133), à Elgin (p. 461) et à Waterbury (p. 73). — XIV. Pianos: à New York (p. 5; Steinway) et à Boston (p. 66). — XV. Machines électriques: à Lynn (p. 110; Thompson-Houston), à Schenectady (p. 215) et à Newark (p. 240; Edison). — XVI. Carrières de marbre: du Vermont (Rutland; p. 136) et du Tennessee (Knoxville; p. 400). — XVII. Produits chimiques: Solway Process Co., à Syracuse (p. 218) et à Detroit (p. 315); à St. Louis (p. 366; Meyer); à Richmond (p. 385); à Charleston (p. 410): à Sault Ste-Marie (p. 352).

X. Tableau chronologique.

La population aborigène de l'Amérique, que nous nommons les *Indiens*, étaient des peuples chasseurs et nomades. Les Normands, dans leurs expéditions navales, parvinrent les premiers d'Europe à la côte E. de ces contrées. *Leif Ericson* découvrit vers l'an 1000 la Nouvelle Ecosse, qu'il nomma «Winland» (Pays du Vin) en raison de la vigne sauvage qu'il y trouva. Les Islandais *Thorfinnr* et *Snorri Thorbrandson* abordèrent en 1003 à Helluland («Terre Rocheuse», Labrador) et à Markland («Terre Boisée

Terre-Neuve). Cependant ils ne s'avancèrent pas plus au S., et ne fondèrent pas de colonies, parce qu'ils étaient trop faibles pour lutter sur terre avec les indigènes. C'est ainsi que l'histoire d'Amérique ne commence qu'avec la découverte des îles des Indes occid. par *Christophe Colomb* de 1492 à 1493, puis avec celle de la côte E. des Etats-Unis actuels par l'Italien *Jean Cabot* et son fils *Séb. Cabot*, qui cherchaient une route maritime d'Angleterre en Chine (1497, 1503, 1517). L'Espagnol *Ponce de Léon* explora la presqu'île de la Floride, en 1512; *Balboa* (p. 516) aperçut le Pacifique à Panama, en 1513; le Français *Jacques Cartier* découvrit le St-Laurent, en 1535; et l'Anglais *Hudson*, l'Hudson River, en 1617.

I. Fondation de colonies aux XVIe et XVIIe siècles.

1565. Les *Espagnols* s'établissent à St. Augustine, en Floride (p. 421).

1584-1602. *Sir Walter Raleigh* fonde, en quatre voyages (1584, 1587, 1590 et 1602), des établissements en **Virginie** (ainsi nommée en l'honneur d'Elisabeth d'Angleterre, la «Reine Virginale»).

1606. Jacques Ier d'Angleterre accorde des privilèges à la London Company, à laquelle échoit le littoral du 36° au 40° de latitude N. (Virginie), et à la Plymouth Company, qui reçoit le territoire au N. jusqu'au 46° (étendu jusqu'au 48° de lat. N., en 1620); ce dernier prend le nom de **Nouvelle-Angleterre.**

1607. Fondation de *Jamestown*, en Virginie (p. 390).

1608. *Colonies françaises* sur le fleuve St-Laurent et le Mississipi (plus tard, la Louisiane).

1624 Des *Hollandais* fondent *Nouvelle-Amsterdam* (p. 26), dans l'île de Manhattan, à l'embouchure de l'Hudson.

1628. La *Suède* achète aux indigènes le littoral du Delaware jusqu'à l'île Longue.

1630. Des Puritains s'établissent dans le *Massachusetts:* Plymouth (p. 107), Salem (p. 111), etc.

1632. Lord Baltimore fonde la colonie de *Maryland*, qui doit son nom à la reine Henriette-Marie, épouse de Charles Ier; capitale Baltimore.

1636. Des Puritains s'établissent à Hartford, à Springfield et à Weatherfield, sur le *Connecticut.*

1638 Colonies de Puritains dans le Rhode Island, le Maine et le New Hampshire.

1650. Confédération des Puritains (les «Colonies réunies de la Nouvelle-Angleterre»).

1664. Nouvelle-Amsterdam occupée par les Anglais et cédée par les Hollandais à la paix de Bréda, prend le nom de *New York*, en l'honneur du duc de York (Jacques II d'Angleterre; v. p. 26).

1682. Le quaker *William Penn* fonde *Philadelphie,* capitale de la colonie de Pennsylvanie (p. 244).

1683. Première immigration importante d'Allemands: *Germantown,* près de Philadelphie (p. 257).

1691-1713. Les colonies secondent les Anglais dans leurs guerres avec Louis XIV.

1742-1748. Guerres avec les Espagnols et les Français, conséquence des conflits européens de même date. La paix d'Aix-la-Chapelle garantit à la France ses possessions en Amérique.

1749. L'Angleterre occupe le territoire supérieur de l'*Ohio.*

1754. Un *Congrès Général* des colonies demande que ces dernières soient représentées au parlement ou qu'elles aient un Corps représentatif autonome, afin de repousser les attaques des Français. Le ministère s'y refuse, mais envoie un corps de troupes auxiliaires.

1754-1763. Nouvelle guerre avec la France et l'Espagne.

1759. Victoire du général Wolfe, à Québec.

1760. Prise de Québec et de Montréal.

1763. Paix de Paris: la France cède à l'Angleterre ses colonies américaines, à l'exception de la Nouvelle-Orléans et de la partie occidentale de la Louisiane, et l'Espagne, ses possessions en Floride et dans la Louisiane.

1764-1765. L'*acte Grenville* (impôt sur certains articles d'importation) et la *loi de timbre* (Stamp Tax, créée pour l'Amérique et prescrivant que les documents et les journaux seraient revêtus d'un timbre) mécontentent les colonies, dont le Congrès (p. 26) condamne l'injustice de ces deux lois («no taxation without representation»; c. à d. pas de droit de taxation sans représentation au Parlement). Résistance passive; on élude les deux lois de toute manière.

1766. Abrogation de la loi de timbre, qu'on remplace par le

1767. Droit de douane sur le thé, les couleurs, le verre et le papier. La résistance s'accentue.

1770. Impôt sur le thé (lord North). Troubles à Boston.

1774. La flotte anglaise bloque le port de Boston. Le premier *Congrès* de Philadelphie, représentant les colonies américaines (*Massachusetts, New York, Rhode Island, New Hampshire, Pennsylvanie, Maryland, Virginie, Carolines du Nord et du Sud, Connecticut, Géorgie, New Jersey* et *Delaware*), décide de rompre toute relation de commerce avec la métropole et les autres colonies anglaises. Le gouvernement anglais attaque le Massachusetts. Préparatifs de guerre dans les colonies.

II. La guerre d'Indépendance, 1775-1783.

1775. Bataille de *Lexington* (18 avril). 20000 hommes de milices (p. 90) enveloppent les Anglais à Boston. Les Américains prennent les forts Ticonderoga et Crown Point sur la frontière du Canada. *George Washington*, commandant en chef; *Benjamin Franklin* est délégué à Paris. Bataille de *Bunker Hill* (17 juin; p. 102); prise de Montréal (12 nov.).

1776. Prise de Boston. Les troupes anglaises sont renforcées par des mercenaires allemands (Hessois, Brunswickois, etc.), qui occupent New York.

4 juillet. *Déclaration d'indépendance* de sept colonies, suivie bientôt de celle des six autres. Fondation de la confédération des Etats-Unis (4 octobre). Organisation politique des différentes colonies, qui, pour la plupart, adoptent la constitution rédigée par Franklin pour la Pennsylvanie. Victoires des Américains à *Charleston;* des Anglais à *Brooklyn.* Washington, contraint d'abandonner sa forte position de *White Plains*, se retire dans les montagnes du N., où les privations et la fin du service d'un an réduisent ses troupes à 2000 hommes, avec lesquels il repasse le Delaware. L'introduction du service de trois ans et les pleins pouvoirs dictatoriaux confiés à Washington par le Congrès, le mettent en état de porter son armée à 6000 hommes, avec lesquels il franchit le Delaware, le 25 décembre. Victoires de *Trenton* (26 déc.) et de —

1777. *Princeton* (3 janv.). Arrivée de Steuben, de Kalb, de Lafayette, de Cosciouszko et d'autres qui s'enrôlent dans l'armée américaine. Défaites de Washington au bord du *Brandywine* (11 sept.) et à *Germantown* (3 oct.). Les Anglais occupent Philadelphie. Le général anglais Burgoyne, battu à *Saratoga* (p. 209), est contraint à se rendre (17 oct.).

1778. Reconnaissance des Etats-Unis par la France, avec laquelle Franklin conclut un traité d'alliance défensive et de commerce. Bataille navale d'Ouessant. Malgré les efforts de Washington et de Steuben pour organiser les milices américaines, la faiblesse de ces troupes s'oppose à de plus grandes entreprises.

1779. Incursions des Anglais de New York en Virginie et dans le Connecticut. Inactivité forcée de Washington, qui manque de troupes, dans le camp de *West Point.* L'Espagne et la Hollande prennent part à la —

1780. Guerre avec l'Angleterre (siège de Gibraltar). Les Anglais, sous les ordres de *Clinton*, s'emparent de Charleston.

1781. Washington profite de la division des troupes anglaises et de l'arrivée d'un corps auxiliaire français de 6000 hommes sous Rochambeau, pour attaquer le général anglais Cornwallis qui se rend avec 6000 hommes, à *Yorktown,* le 19 oct. Dès lors, les Anglais n'occupent plus que Charleston et New York.

1782. Chute du ministère de lord North. Traité de paix provisoire, conclu par Franklin et Adams, le 30 nov., à Paris.

1783. *Paix de Versailles* (3 sept.). L'indépendance des treize Etats est reconnue avec des limites un peu plus étendues au N. Le Canada, le Nord-Ouest et la Nouvelle-Ecosse restent au pouvoir des Anglais.

III. De la fondation de l'Union jusqu'à la déclaration de la guerre de Sécession, 1783-1860.

1786. *Convention d'Annapolis* pour introduire la constitution fédérale; opposition des partis *fédéraliste,* tendant à renforcer la puissance de la Confédération, et *démocratique,* aspirant à assurer l'autonomie de chaque Etat.

1787. *Congrès général de Philadelphie,* réunissant les délégués de douze Etats. L'*acte de Confédération* (Articles of Confederation) qui repose, selon la théorie de Montesquieu, sur la séparation rigoureuse des trois pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire (Président, Congrès, Tribunaux) est adopté, le 17 sept., et prend force de loi en 1789.

1789. *Washington,* président, *John Adams,* vice-président, *Alexandre Hamilton,* ministre des finances, et *Thomas Jefferson,* secrétaire d'Etat.

1793. Washington, élu président pour la seconde fois.

1794. Traité de commerce avec l'Angleterre.

1797. *John Adams,* président.

1799. Mort de Washington.

1801. *Thomas Jefferson,* président. Washington, capitale de la Confédération.

1803. La *Louisiane* française est achetée à Napoléon I[er] par les Etats-Unis pour 15 millions de dollars (Louisiana Purchase).

1809-1817. *James Madison,* président.

1812-1814. *Guerre avec l'Angleterre.*

1813. Prise de York, dans le Canada; les Anglais s'emparent du fort Niagara.

1814. Le général anglais Ross prend Washington et détruit le capitole et d'autres édifices publics; siège sans résultat de Baltimore. — *Paix de Gand,* restitution de toutes les conquêtes.

1817-1825. *John Monroe,* président.

1819. Achat de la *Floride* espagnole.

1821. *Compromis du Missouri:* l'esclavage, autorisé dans le nouvel Etat de Missouri, est interdit dans tous les territoires situés au N. du 36° 1/2 de latitude N.

1823. Proclamation repoussant toute immixtion des puissances européennes et interdisant toute nouvelle prise de possession du continent américain par des étrangers (doctrine dite de Monroe).

1825-1829. *John Quincy Adams,* président.

1829-1837. *Andrew Jackson,* président. Sécession imminente des Etats agricoles et esclavagistes du Sud, à la suite des impôts favorisant les Etats industriels du Nord et de la première propagande faite dans le Nord en faveur de l'abolition de l'esclavage. Accommodement du différend par de nouvelles lois sur les impôts.

1832-1833. Guerre avec les Indiens dans la Géorgie, l'Illinois et l'Alabama.

1837-1841. *Martin van Buren,* président.

1841. *William Henry Harrison,* président, meurt un mois après son élection; *John Tyler,* vice-président, le remplace.

1845-1849. *James Polk,* président.

1846. *Guerre avec le Mexique,* à propos de la déclaration d'indépendance du Texas que désirent les Etats du Sud. Victoire des troupes de l'Union à *Monterey.* Traité avec l'Angleterre concernant le territoire de l'Orégon: le 49° de latitude N. est pris pour limite.

1847. Marche victorieuse des troupes de l'Union sur Mexico, qu'elles prennent le 14 sept. — Le *parti abolitionniste,* demandant l'abolition de l'esclavage, s'unit à d'autres éléments pour former le *parti des francs-tenanciers* (freesoilers: «le sol libre à l'homme libre!»), ayant pour but de s'opposer à la création de nouveaux Etats esclavagistes.

1848. *Traité de paix avec le Mexique,* qui renonce au Texas, au Nouveau-Mexique et à la Haute-Californie. Ce traité ouvre aux Etats-Unis l'accès du Pacifique. Découverte de placers en Californie. — Victoire des anti-esclavagistes à l'élection du président —

1849 *John Taylor;* toutefois, la mort de ce dernier étant survenue en 1850 (juillet), *Millard Fillmore,* vice-président, lui succède.

1850. Les Etats du Sud s'opposent à l'interdiction de l'esclavage dans les territoires conquis sur le Mexique, à l'exception de la Californie.

1853-1857. *Franklin Pierce,* président.

1854. Traité de commerce avec le Japon. Violation du compromis du Missouri (p. LVIII) par le bill Kansas-Nebraska, qui fait dépendre l'esclavage, dans les nouveaux Etats de Kansas et de Nebraska, du vote de la population.

1856. Troubles dans le Kansas et le Nebraska à la suite de l'introduction de l'esclavage, dont tous les adversaires s'unissent pour former le *parti républicain.* Les esclavagistes ou les *démocrates* l'emportent à l'élection du président.

1857-1861. *James Buchanan,* président. Aggravation des antagonismes par des écrits (« La case de l'oncle Tom », p. 73) et des actes de violence, tels que la tentative malheureuse de *John Brown* de délivrer les esclaves à Harper's Ferry (1859; p. 307). Victoire des républicains à l'élection du président *Abraham Lincoln.*

IV. La guerre de Sécession, 1860-1865.

1860. La Caroline du Sud se détache de l'Union.

1861. Le Mississipi, la Floride, l'Alabama, la Géorgie, la Louisiane, le Texas, la Virginie, l'Arkansas, la Caroline du Nord et le Tennessee se rallient à la Caroline du Sud. Le congrès de ces Etats, à *Montgomery,* rédige la constitution des *Etats confédérés* d'Amérique; *Jefferson Davis,* président; Richmond, capitale. — Les essais de conciliation du président Lincoln restent sans résultat. Ouverture des hostilités, le 12 avril, par le bombardement du *fort Sumter,* que les troupes de l'Union évacuent le 14. Défaite des troupes de l'Union à *Bull Run.*

1862. Combat de Norfolk entre les frégates cuirassées: Monitor et Merrimac; les troupes de l'Union occupent la Nouvelle-Orléans. Victoire de *Grant* à Shiloh; combats de Yorktown et de Williamsburg. La *bataille de Richmond,* qui dure sept jours (du 26 juin au 3 juillet), se termine par la retraite des troupes de l'Union sous McClellan. Victoire des Confédérés à *Bull Run;* ils menacent Washington et s'avancent jusqu'à Maryland, mais Mc Clellan les repousse à *Antietam,* tandis que son successeur Burnside est battu à *Fredericksburg.* — 1er sept., Lincoln proclame le décret d'*abolition de l'esclavage,* qui doit prendre force de loi le 1er janv. 1863.

1863. 2-6 mai, combats de *Fredericksburg;* mort de Jackson, général des Confédérés. — 2-4 juin, combats de *Chancellorsville.* Les Confédérés menacent Washington pour la seconde fois et s'avancent vers le Maryland et la Penn-

sylvanie, mais ils sont repoussés par Meade à *Gettysburg* (2-3 juillet; p. 273). Le 3 juillet, Grant s'empare de *Vicksburg*, le point stratégique le plus important des Confédérés sur le Mississipi. Grant, élu commandant en chef, est vainqueur à *Chattanooga* (22-25 nov.).

1864. Combats réitérés au bord du *Potomac*; Grant rejette sur Richmond et Petersburg les Confédérés sous les ordres de Lee. La marche hardie de *Sherman* sur *Savannah* au bord de l'Atlantique, par la Géorgie, sépare les Etats confédérés du Nord de ceux du Sud.

1865. Grant opère sa jonction avec Sherman, venant du Sud, et Sheridan, de l'Ouest. 31 mars et 1er avril, bataille définitive de *Five Points*; prise de Petersburg. 9 avril, capitulation du général Lee dans le Court House d'Appomatox (p. 393), et de celle des autres troupes confédérées jusqu'au 26 mai. 3 mai, occupation de Richmond.

Lincoln, réélu président, est assassiné, le 14 avril, à Washington, par un sudiste fanatique (v. p. 300). *Andrew Johnson*, vice-président, lui succède. Le droit de suffrage universel est octroyé à tous les esclaves affranchis (décret complété en 1868).

V. Epoque contemporaine.

1867. *Alaska* achetée à la Russie. Conflit entre le Congrès et le président motivé par la nomination aux emplois. Johnson, mis en accusation, est acquitté.

1869-1877. Le général *Ulysses S. Grant*, président. Ouverture du premier *chemin de fer du Pacifique*.

1872. Accommodement du différend survenu entre les Etats-Unis et l'Angleterre à propos du *détroit de San Juan de Fuca*, par l'arbitrage de l'empereur Guillaume Ier.

1876. Exposition universelle de Philadelphie.

1877-1881. *Rutherford B. Hayes*, président.

1881. *James A. Garfield*, président, blessé le 2 juillet à Washington par l'assassin Guiteau, succombe le 19 sept. 1881. *Chester A. Arthur*, vice-président, lui succède jusqu'en 1885.

1885-1889. *Grover Cleveland*, président.

1889-1893. *Benjamin Harrison*, président.

1890. Le nombre des Etats de l'Union porté à 44. Elévation des droits d'entrée par le bill McKinley. Révolte des Indiens.

1893-1897. *G. Cleveland*, élu président pour la seconde fois.

1893. Exposition universelle de Chicago.

1897-1901. *McKinley*, président. Annexion des îles Sandwich.

1898. Guerre avec l'Espagne. Cession de Porto-Rico et des autres Antilles espagnoles aux Etats-Unis (traité de

paix de Paris). Renoncement de l'Espagne à sa souveraineté sur Cuba et les Philippines.

1899. Arrangement avec l'Allemagne et l'Angleterre, concernant Tutuila et les autres îles Samoa situées à l'E. du 171°, qui sont cédées aux Etats-Unis.

1901. *Mc Kinley*, élu président pour la seconde fois, meurt le 14 sept. des suites d'un coup de feu tiré sur lui par un anarchiste le 6 sept. (p. 224). — *Théodore Roosevelt*, vice-président, reprend la présidence.

1902. Fondation de la République de Cuba, qui concède aux Etats-Unis certains droits de suzeraineté.

1903. Fondation de la République de Panama, sous la protection des Etats-Unis.

1904. Exposition universelle de St-Louis.
Roosevelt est réélu président pour la période de 1905 à 1909.

XI. Bibliographie.

Parmi les ouvrages modernes sur l'Amérique du Nord, qui sont innombrables, nous n'indiquons ci-après que peu d'œuvres, en particulier des livres français. On recevra, du reste, dans les bibliothèques publiques des Etats-Unis, des renseignements détaillés (p. ex. sur les publications officielles) et obligeamment donnés à toute personne qui en fait la demande. Mentionnons entre autres:

Bentzon, Th., (*Mme Thérèse Blanc*), La femme américaine (3 fr. 50).

Boutmy, E., Eléments d'une psychologie politique du peuple américain (Paris; 4 fr.).

Bourget, Paul, Outre-Mer (2 vol., Paris, 1895; 7 fr.).

Bryce, James, The American Commonwealth (3e édit., 2 vol., Londres, 1893-1895).

Carnegie, A., L'empire des affaires (traduction; 3 fr. 50).

Doniol, Henry, Histoire de la participation de la France à l'établissement des Etats-Unis (5 vol., Paris, 1886-1892; 100 fr.).

Huret, Jules, En Amérique. — De New York à la Nouvelle-Orléans (Paris, 1904).

Leroy-Beaulieu, Pierre, Les Etats-Unis au xxe siècle (Paris, 1904; 4 fr.).

Moireau, Aug., Histoire des Etats-Unis de l'Amérique du Nord (2 vol.: Période coloniale. — Les Etats-Unis de 1776 à 1800; Paris, 1891; 20 fr.).

de Tocqueville, Alexis, La démocratie en Amérique (1re éd., 1835).

Washington, *Booker T.*, Autobiographie d'un nègre (traduit par O. Guerlac; Paris; 3 fr. 50).

Weiller, Lazare, Les grandes idées d'un grand peuple (Paris, 1904; 3 fr. 50).

Le «*Guide Franco-Américain*, Annuaire du Commerce Fran-

aux Etats-Unis» (15e année, New York, 1904; 3 fr. 50) contient quantité de renseignements utiles aux touristes de langue française, surtout les noms et adresses des maisons françaises résidant aux Etats-Unis.

Le «*Guide Français aux Etats-Unis*» (Paris, 1904; 2 fr.) est un petit recueil de conseils pratiques et d'informations à l'usage des voyageurs et des résidents de langue française en Amérique.

Cartes. Les meilleures cartes générales des Etats-Unis sont celles du *General Land Office* et de l'*U. S. Geological Survey*, à Washington. Le premier de ces établissements publie en outre un certain nombre de cartes des Etats, où l'Union avait des propriétés foncières (c.-à-d. tous, sauf ceux situés sur la côte de l'Atlantique), à l'échelle de 1 pouce pour 10 à 18 milles anglais (c.-à-d. au 1/670000e ou au 1/1150000e env.). Les seules cartes spéciales exactes sont celles du Comité de topographie géologique (U. S. Geological Survey), à l'échelle de 1/250000e, 1/125000, et 1/62500e. Env. 2 millions 1/2 de kil. car. ont été déjà relevés et publiés dans les différentes parties du pays. On ne peut se procurer ces feuilles qu'auprès du directeur de la Topographie géologique à Washington (Director of the U. S. Geological Survey, Washington). Pour les côtes, il faut mentionner les cartes marines publiées par l'*U. S. Hydrographic Office* à Washington, qu'on peut se procurer dans les grandes villes maritimes. Des cartes analogues sont celles des grands lacs, éditées par l'*U. S. Corps of Engineers* à Washington. Des cartes spéciales ont été dressées par une série d'Etats, p. ex. ceux de New Jersey, New Hampshire, Pennsylvanie, Kentucky, Wisconsin, Missouri, Arkansas, Texas, Minnesota et Californie. Enfin il y a encore des cartes des Etats, par *Rand & McNally*.

1. D'Europe à New York.

Pour les lignes de paquebots les plus importantes d'Europe a New York, v. l'Introduction, p. xxi. Nous nous bornons ici à quelques notices plus détaillées sur les routes de France, de Belgique et d'Italie.

A. De France à New York.

DU HAVRE (distance, 3098 nœuds ou milles marins d'Angleterre): *Compagnie Générale Transatlantique*, v. p. XXII. Pour les trains spéciaux de Paris, gare St-Lazare, au Havre, s'informer au bureau, 12, boulevard des Capucines. L'enregistrement des bagages commence 2 h. avant le départ. — DE CHERBOURG: *Lloyd de l'Allemagne du Nord* (p. XXIII), *ligne de Hambourg-Amérique* (p. XXII) et *American Line* (p. XXIII); il y a également pour ces lignes des trains spéciaux de Paris. — DE BOULOGNE: *ligne de Hambourg-Amérique* (p. XXII); trains spéciaux de Paris.

Au Havre, l'embarcadère de la Compagnie Transatlantique est au bassin de l'Eure. A Boulogne et à Cherbourg, les bateaux des compagnies étrangères restent en pleine rade; une embarcation (tender) transporte les passagers à bord.

Le paquebot français passe par la *baie de la Seine* dans le *canal de la Manche*. A la hauteur du *cap de la Hague*, dernière terre visible de France, son cours prend la même direction que celui des bateaux étrangers mouillant à *Cherbourg*. Les bateaux touchant à Boulogne passent plus près de la côte d'Angleterre (p. 4). Au delà du *Start Point* (phare à feu blanc scintillant) et du célèbre *phare d'Eddystone* (haut de 40 m. 50, avec un feu fixe et un autre scintillant), tous les paquebots suivent à peu près le même cours. Le phare d'Eddystone précède la baie de *Plymouth*, première escale des paquebots étrangers revenant de New York. Plus loin, on aperçoit encore à dr. le *cap Lizard*, pointe S.-O. de Cornouailles, avec un sémaphore et deux phares à feux électriques, puis les *îles de Scilly* ou *Sorlingues*, avec des phares à feu tournant de 30 à 60 sec. de durée. Le ressac y atteint parfois une violence extraordinaire.

Des vagues plus longues et plus fortes, et le roulis plus régulier du vaisseau annoncent qu'on se trouve en plein *Océan Atlantique*. Dans la traversée de l'E. à l'O., le vaisseau s'approche de l'équateur d'env. 9 degrés de latitude (cap Lizard 49° 58′, New York 40° 42′). Le paquebot suit un cours différent suivant la saison (v. p. XXXVI): la route du N. passe par le grand *banc de Terre-Neuve* (45 à 175 m. de profondeur), tandis que celle du S. conduit à env. 100 milles marins de la pointe S. de ce banc.

Pendant la traversée, on aime à observer les bateaux qu'on rencontre. Les cheminées (en anglais «funnels»; en américain «smokestacks») des paquebots des principales compagnies ont les couleurs suivantes: *Compagnie Générale Transatlantique*, rouge, extrémité noire (pavillon français); ligne de *Hambourg-Amérique* et *Lloyd de Brême*, jaune feuille-morte (e-

press) ou noir (pav. all.); ***Allan-State***, rouge, avec des anneaux noirs et blancs, pointe noire; ***Anchor***, noir (pav. angl.); ***Atlantic Transport***, azur et rouge; ***Cunard***, rouge, avec trois étroites bandes noires, extrémité noire; ***Hollandaise-Américaine***, noir, avec des anneaux verts et blancs; ***Navigazione Generale Italiana*** et ***La Veloce*** (Italian Royal Mail Line), noir, avec un anneau blanc au milieu; ***Red Star***, noir avec un anneau blanc; ***Scandinave-Américaine***, noir rouge noir; ***White Star***, rouge saumon, extrémité noire.

La ***vie animale*** de la mer offre également une distraction qui vient rompre la monotonie de la traversée. Différentes sortes d'***oiseaux***, surtout diverses espèces de mouettes, accompagnent le navire. Parmi les ***cétacés***, on remarque surtout des porcs-marins (Phocaena communis), animaux longs d'env. 2 m., qui suivent souvent par bandes le sillage du navire et bondissent parfois hors de la mer. On rencontre rarement le dauphin proprement dit (Delphinus delphis). On aperçoit quelquefois la baleine gibbar (Balaenoptera boops), tandis que la baleine glaciale (Balaena mysticetus) ne descend pas au delà du 66e degré de latitude. Parmi les ***poissons***, les poissons volants sont surtout remarquables; ils s'élèvent hors de l'eau et se maintiennent en l'air au moyen de leurs nageoires antérieures.

La ***phosphorescence de la mer*** est due à des millions d'animaux inférieurs, à peine visibles à l'œil nu: ce magnifique phénomène apparaît dans toute sa splendeur, quand le ciel est sombre.

Il n'est pas rare de voir passer des ***montagnes de glace*** que le courant polaire entraîne du Labrador et du banc de Terre-Neuve vers le S.; elles s'élèvent parfois à 100 m. au-dessus de la mer et offrent un coup d'œil splendide, mais elles sont un grand danger pour les navires.

Le premier sémaphore américain est le *bateau-phare de Nantucket*, à 192 milles à l'E. de celui de Sandy Hook (v. ci-dessous): il communique par un appareil de télégraphie sans fil avec Siasconset (p. 109). La première terre d'Amérique en vue est d'ordinaire l'*île de Feu* (Fire Island; p. 68) ou bien les *montagnes de Navesink* (Navesink Highlands; p. 259), toutes deux avec un phare. Env. 3 h. après, le paquebot atteint le *bateau-phare de Sandy Hook*. La durée de la traversée se calcule jusqu'ici. L'entrée dans le port de New York est rendue difficile par le *Sandy Hook Bar*, bancs de sable qui s'étendent du N. au S. entre l'île Longue et Sandy Hook. Les droits des pilotes lamaneurs varient suivant le tonnage du navire, mais ils s'élèvent en moyenne à env. $230 (1150 fr.) pour le guider à l'entrée et à la sortie du port. Le principal chenal est formé par le *canal de Gedney* que désignent huit bouées à feux électriques rouges et blancs; il est accessible aux navires de haut bord, tandis que les bâtiments plus petits peuvent passer par le *canal du Sud* (South Channel), au S. du premier. Le paquebot laisse à g. le phare de *Sandy Hook* (p. 259; feux blancs, fixes) et entre dans la *baie Inférieure de New York* (Lower Bay; p. 26); à g., la côte boisée de l'*île des Etats* (Staten Island, p. 60); à dr., l'*île Longue* (Long Island) avec ses bains de mer (p. 67). Puis il marche au N. en passant par les *Narrows* ou les «Etroits», l'entrée fortifiée de la *baie Supérieure de New York* (Upper Bay; p. 26), le port proprement dit. A g., en face du *cap Norton* dans l'*île de Coney* (p. 67), deux îles artificielles: *Swinburne Island*, avec un hôpital de quarantaine pour les maladies épidémiques, et *Hoffmann Island*, où ont lieu les désinfections. A l'entrée des Narrows, à g., dans l'île des Etats, les



VICINITY OF NEW YORK

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Statute Miles — 1 : 560.000 — 0 2 4 6 8 10 12 14 16 Kilomètres

Debes' Geogr. Estabt. Leipzig.

forts Wadsworth et *Tompkins*; à dr., dans l'île Longue, le *fort Hamilton*, tandis que le *fort Lafayette* occupe une île rocheuse. Ensuite, à g., près de *Clifton*, la *station de la Quarantaine*, où tous les bâtiments mouillent pour attendre la visite des employés de la salubrité publique (health officer). Ordinairement, ceux de la douane (p. xxi) y viennent aussi à bord. A mi-chemin entre la station de la Quarantaine et New York se voit, à g., *Robin's Reef*, avec un phare à feux blancs.

Plus loin, dans le ***port de New York** (p. 25), on voit se dérouler un tableau splendide, animé par d'innombrables bateaux à voiles et à vapeur. Parmi ces derniers, les gigantesques bateaux-bacs (p. 15) frappent surtout les regards. A dr., *Brooklyn* (p. 62); à g., *Jersey City* (p. 61); en face, au milieu, *New York*. L'*île de la Liberté* ou *de Bedloe* (Liberty ou Bedloe's Island), avec la statue colossale de la *Liberté* (v. ci-dessous), se trouve presque au centre du canal; à dr., plus près de la terre ferme, l'*île du Gouverneur* (Governor's Island), avec l'anc. fort dit Castle Williams, auj. le quartier général de la division «atlantique» de l'armée des Etats-Unis, qu'on agrandit et fortifie avec des remparts de terre. A g., au delà de l'île de la Liberté, la petite île dite *Ellis Island*, où débarquent les émigrants (v. p. 27). A dr., le *pont de Brooklyn* enjambe la rivière de l'Est (East River) entre New York et Brooklyn.

La statue de la Liberté «éclairant le monde», dans l'île de ce nom, a été offerte aux Etats-Unis par la République française à l'occasion de son centenaire; exécutée d'après un projet d'*Auguste Bartholdi* (de Colmar; 1834—1904), elle a été érigée en 1886. C'est la plus grande statue des temps anciens et modernes. Elle est en cuivre et en fer; sa hauteur jusqu'à l'extrémité du flambeau est de 46 m. et son poids de 225 tonnes. L'énorme piédestal de granit, haut de 47 m., sur lequel elle se dresse, a été construit sur les plans de *R. M. Hunt*, aux frais de citoyens américains. Un escalier conduit à l'intérieur de la statue jusqu'à la tête qui peut contenir 40 personnes, et d'où l'on embrasse une magnifique vue de New York et de ses environs (le coup d'œil du premier balcon est presque aussi beau). La nuit, le flambeau est éclairé à la lumière électrique. Des bateaux à vapeur circulent entre la Batterie (départ toutes les h.; p. 27) et l'île de Bedloe (aller et retour, 25 c.).

Le paquebot entre maintenant dans l'*Hudson* (North River, c.-à-d. rivière du Nord), dont les deux rives sont bordées d'une forêt de mâts. On remarque surtout les bâtiments des maisons d'affaires qui «menacent le ciel» («skycrapers», c.-à-d. égratigneurs de nuées) comme des tours, la *bourse des Produits* (p. 28) avec sa tour carrée dans le style Renaissance, le *Whitehall* (p. 27), le *Washington Building* (p. 28), le *Bowling Green Building* (p. 28) et d'autres édifices du Broadway (p. 28), qui masquent presque le svelte clocher de l'*église de la Trinité* (Trinity Church; p. 30), puis St-Paul (p. 31), le *Park Row Building* (p. 32) et la haute coupole dorée du *World Building* (p. 32), qui émergent de l'océan des maisons.

Les paquebots de la Compagnie Transatlantique et de l'American Line abordent sur la rive E. de l'Hudson, les premiers au pier

(débarcadère) 42, Morton Street (pl. D 1; v. p. 5), les seconds au pier 14, à l'extrémité de Fulton Street (pl. B 2). Les bateaux allemands, ligne de Hambourg-Amérique et Lloyd de l'Allemagne du Nord, jettent l'ancre sur la rive O. de l'Hudson (du côté de New Yersey), près de Hoboken, d'où l'on gagne New York en franchissant le fleuve avec le bateau-bac dit Barclay Street Ferry (p. 15; pl. CB 1,2) ou avec le Christopher Street Ferry (p. 15; pl. CD 1,2). — Pour les formalités de la douane v. p. XXI.

A l'arrivée il y a d'ordinaire un nombre suffisant de *fiacres* (p. 15), dont les cochers ne demandent guère moins de $ 3 pour le transport de 1 à 2 pers. et des bagages à l'hôtel, tandis qu'ils exigent $ 4.50 au moins de Hoboken (faire prix). Quelques hôtels envoient leurs omnibus. Si l'on veut s'en tirer à meilleur compte, on remettra ses bagages contre une fiche de contrôle (check, p. XXVIII) à un commissionnaire (*express man* ou *transfer agent*) qui les expédie à l'adresse indiquée (25 à 50 c. suivant les dimensions; mais on ne les reçoit pas toujours le même jour), et l'on prendra ensuite le tramway de la Tenth Avenue Line (p. 13), avec correspondance pour l'une des lignes transversales (Cross-Town-Lines, p. 14).

Si l'on veut continuer immédiatement le voyage en chemin de fer, on obtiendra les renseignements nécessaires donnés en français par l'un des *Passenger Agents* reconnaissable à la plaque de sa casquette portant le nom de la ligne (v. p. XXIV—XXV). La concurrence des différentes lignes étant très forte, on n'aura la paix, que lorsqu'on aura trouvé l'agent de la ligne, pour laquelle on a un billet (railroad ticket) ou un bon (ticket order).

B. De Belgique à New York.

Route de la Cie. dite *Red Star Line*, v. p. XXIII. Distance 3340 à 3410 nœuds.

Anvers, v. *Belgique et Hollande,* par Bædeker. L'embarcadère est au quai du Rhin. Le paquebot descend le bras O. de l'*Escaut,* qu'enserre des deux côtés la province hollandaise de *Zélande;* puis il passe à *Flessingue* (40 M.), dans l'île de *Walcheren* (à dr.) et il entre dans la *mer du Nord.* Quand le ciel est très serein, on peut parfois distinguer, au loin à g., les tours de *Bruges* et d'*Ostende.* On dépasse quelques bateaux-phares, et le premier cap d'Angleterre en vue est le *South Foreland*, hautes falaises crayeuses avec deux phares à lumière électrique fixe. Le paquebot touche à *Southampton* et passe ensuite par le *canal de Solent,* entre l'île de Wight et la côte du Hampshire. Belle vue à dr. sur le vieux château dit *Hurst Castle* et à g. sur les *Needles* (aiguilles), trois écueils pittoresques (phare; feu rouge scintillant). La durée de la traversée se calcule de ce point. Le *cap de St-Alban* reste à dr. Le paquebot passe à *Cherbourg* (p. 1). Pour la suite de la traversée, v. R. 1 *A*.

C. D'Italie à New York.

Navigazione Generale Italiana et *La Veloce*, ainsi que *Lloyd de l'Allemagne du Nord* et *ligne de Hambourg-Amérique*, v. p. XXIV. Distance de Gênes à New York 4500 nœuds, de Naples à New York 4150 nœuds.

Gênes et *Naples*, v. l'*Italie*, par Bædeker. De Naples le bateau marche à l'O., en passant au S. de l'île de Sardaigne. Le quatrième jour on atteint **Gibraltar** (v. l'*Espagne*, par Bædeker), où il y a d'ordinaire une halte de plusieurs heures. Après le départ, la *pointe de Carnero* se montre à dr. A. g., du côté de l'Afrique, on aperçoit le groupe de la *Sierra Bullones*. Sur la côte d'Espagne émerge ensuite la ville de *Tarifa*, précédée d'une étroite langue de terre, la *pointe Marroqui*, située par 36° de latitude, extrémité la plus méridionale du continent européen. A g., au loin, la côte de Maroc. On entre en plein Océan Atlantique. — Arrivée à *New York*: les bateaux italiens abordent au pier 64, à l'extrémité O. de 34th Str. (pl. g 1; v. ci-dessous). Pour les formalités de la douane, v. p. XXI. Les tramways les plus proches sont ceux des lignes transversales mentionnées p. 14: n°s 28, 30 et 32. — Les bateaux allemands abordent à Hoboken, v. p. 4.

2. New York.

Pour la ville basse, v. aussi le *plan*, *p. 27*.

A. Arrivée. Rues. Gares. Bateaux à vapeur.

Arrivée. Pour l'arrivée par mer, v. p. 4. Les moyens de transport sont les mêmes à l'arrivée de tous les paquebots d'Europe. Des lignes de tramway (p. 13) passent à tous les embarcadères importants des paquebots; des fiacres (p. 15) attendent les passagers (faire prix, v. p. 4). Il y a aussi des commissionnaires ou des courriers-express (p. 16), pour recevoir les bagages. — Si l'on arrive en chemin de fer du S. et de l'O., on prend le bateau-bac en correspondance avec la ligne respective, et l'on reçoit son bagage à la station des bateaux-bacs de New York (v. p. 15). Les voyageurs venant du Canada et du N., ou de l'O. par le chemin de fer dit New York Central Railroad, arrivent à la gare centrale (Grand Central Station, p. 42), située au milieu de la ville, d'où ils peuvent se rendre à destination par le chemin de fer élevé (Elevated Railroad; v. p. 11 et suiv.), le chemin de fer souterrain ou le tramway. Tarif des fiacres, v. p. 15.

Rues *(Streets)*. Au-dessus de la treizième rue (13th Str.), le tracé des rues de New York est très régulier; elles se coupent à angle droit, à la seule exception du Broadway (voie large), l'anc. rue principale, qui traverse l'île en diagonale du S.-S.-E. au N.-N.-O. Les rues des quartiers de la ville basse doivent généralement leurs noms aux célébrités de l'époque de colonisation. Plus loin, en amont, les rues de l'E. à l'O. sont désignées par les chiffres 1 à 225; celles qui courent du N. au S. s'appellent Avenues et portent les numéros 1 à 12. Dans la partie la plus large de l'île, à l'E. de la First Av., les courtes Avs. A, B, C et D viennent s'y ajouter, ainsi que la Lexington Av. et la Madison Av. entre les Third et Fourth Avs. et entre les Fourth et Fifth Avenues. Au N. de 59th Str., les prolongements des 8th, 9th, 10th et 11th. Avenues prennent les noms de Central Park West, Columbus Av., Amsterdam Av., et West End Av. Les numéros des maisons des Avenues commencent à l'extrémité S. et courent au N. Au-dessus de 8th Str., les rues traversières sont désignées par les lettres E. (Est) et W. (Ouest) suivant leur orientation relativement à la Fifth Av.; les numéros des maisons commencent à l'Avenue et courent à l'E. ou à l'O.; une nouvelle centaine commence avec chaque Avenue. Les Avenues sont larges de 30 m., les rues traversières de 18 à 30 m. en moyenne. Les reverbères corniers portent généralement les noms des rues. On prononce d'ordinaire à l'anglaise les noms de rue d'origine étrangère (par ex Desbrosses Str., pron. Dess-bross-es-Str.). On n'ajoute que rarement

mot «Street» au nom ou au chiffre de la rue et on indiquera son adresse en disant par ex.: «Corner of 5th Av. and 57th» (au coin de la cinquième Avenue et de la cinquante-septième rue); de même le conducteur de l'«Elevated» crie le nom seul de la station, par ex. «Grand» ou «23rd».

Gares *(Railroad Stations, Depots).* La Grand Central Station (pl. G 3), East 42nd Str., entre les rues dites Lexington et Vanderbilt Avenues (p. 42), vaste et bel édifice, bien organisé, avec restaurant, etc., est jusqu'à présent la seule station terminale (terminus) de voie ferrée dans la ville de New York proprement dite. C'est ici qu'aboutissent le New York Central & Hudson River Railroad (pour le Canada et le N., Chicago et l'O., etc.) et le New York, New Haven & Hartford Railroad (pour Boston, la Nouvelle-Angleterre, etc.). — Quelques trains locaux de l'*Hudson Central Railroad*, pour les stations en amont jusqu'à Spuyten Duyvil (p. 173), partent aussi de la gare de la Tenth Avenue et de West 30th Str. (pl. F 1), et d'autres (pour Van Cortlandt, Yonkers, etc.), de celle de l'Eighth Avenue et de 155th Str. (pl. Q 2).

Les autres grands systèmes de voies ferrées ont leurs gares (depots) du côté de New Jersey, et le transport des passagers s'y effectue dans des bateaux-bacs, qui font la navette entre les deux rives de l'Hudson (p. 15). Dans les bureaux des bateaux-bacs on peut prendre des billets de chemin de fer, faire enregistrer ses bagages, etc., aussi bien que dans les gares proprement dites; l'horaire des trains indique leur arrivée ou leur départ du côté de New York. — *Pennsylvania Railroad Depot* (pl. A B 1), Railroad Av., Jersey City, reliée par des bateaux-bacs de West 23nd Str. (pl. F 1), de Desbrosses Str. (pl. C 2) et de Cortlandt Str. (pl. B 2), gare des lignes du Pennsylvania Railroad (chem. de fer de la Pennsylvanie, pour tous les points de l'O. et du S.), du Lehigh Valley, du New York, Susquehanna et Western et du Long Branch Railroad. Un tunnel double presque achevé permettra aux trains du chemin de fer de Pennsylvanie de passer sous l'Hudson jusqu'à une gare souterraine au centre de la ville (v. pl. F G 2: «Site of New Penn. R. R. Depot»), analogue à la gare d'Orléans à Paris et qui doit s'ouvrir en 1905 ou 1906. On projette d'établir quatre autres tunnels à voie unique sous l'East River et l'île de Manhattan pour relier directement la ligne de l'île Longue au continent. — *Erie Railroad Depot* (v. la *carte*, p. 60/61), Pavonia Av., Jersey City, reliée par des bateaux-bacs de Chambers Str. (pl. B 2) et de West 23rd Str. (pl. F 1), gare de l'Erie Railroad et de ses embranchements. — *West Shore Station* (v. la *carte*, p. 60/61), à Weehawken, reliée par des bateaux-bacs de Franklin Str. (pl. C. 2) et de West 42nd Str. (pl. G 1), gare de la rive de l'O. pour le West Shore Railroad (avec le même réseau de voies ferrées que le N. Y. Central Railroad) et le New York, Ontario & Western Railroad. — *Delaware, Lackawanna & Western Station* (au delà de pl. C 1), à Hoboken, reliée par des bateaux-bacs de Christopher Str. (pl. D 1-2) et de Barclay Str. (pl. B 2), gare du Delaware, Lackawanna & Western Railroad (pour New Jersey, la Pennsylvanie et le New York occidental). — *Central Railroad of New Jersey Depot* (pl. A 1), à Communipaw, gare du chemin de fer central de New Jersey, reliée par des bateaux-bacs de Liberty Str. (pl. B 2) et de Whitehall Str. (pl. A 3), et qui sert aussi aux trains des lignes: Baltimore & Ohio, Long Branch et Philadelphia & Reading Railroad.

Pour les gares de *Brooklyn*, v. p. 62.

Bateaux à vapeur *(Steamers).* 1. Paquebots transatlantiques. Nous donnons ci-après les compagnies de navigation à vapeur les plus importantes qui font le service entre New York et l'Europe, (v. p. xxii) avec leurs piers (embarcadères), leurs bureaux dans la ville (City Offices) et les jours de départ: *Compagnie Générale Transatlantique* (pl. D 1), pier 42, Morton Str. (bureaux, Broadway, 32; jeudi); *White Star Line*, New York, pier 48, à l'extrémité de West 11th Str. (pl. D 1; bureaux, Broadway, 9; mercr. et vendr.); *American Line (International Mercantile Marine Co.;* pl. B 2), pier 14, à l'extrémité de Fulton Str. (bureaux, Broadway, 73; sam.); *Cunard Line* (pl. D 1), pier 51 et 52, à l'extrémité de Jane Str. (bureaux, Broadway, 29; sam. et mard.); *Comp. Hollandaise-Américaine* (au delà de pl. D 1), Hoboken, l'extrémité E. de 5th. Str. (bureaux, Broadway, 39; 1 fois par sem. pour

Boulogne et Rotterdam); *Anchor Line* (pl. F 1), pier 64, à l'extrémité O. de 24th Str. (bureaux, Broadway, 17; sam.); *Allan-State Line*, pier à l'extrémité O. de West 34th Str. (bureaux, Broadway, 53; jeudi); *Red Star Line (International Mercantile Marine Co.*; pl. B 2), pier 14, à l'extrémité de Fulton Str. (bureaux, Broadway, 73; sam.); *Atlantic Transport* (pl. D 1), pier 39 et 40, à l'extrémité de West Houston et Clarkson Str. (bureaux, Broadway, 1; sam.); *Italian Royal Mail Line* (Navigazione Generale Italiana; pl. G 1), pier 74, à l'extrémité de West 34th Str. (bureaux, Broadway, 11; pour Gênes et Naples, mardi; pour les Indes Occid., t. l. 15 jours); *Lloyd de l'Allemagne du N.* (au delà de pl. D 1), Hoboken, à l'extrémité E. de 2nd, 3rd et 4th Str. (agents: Oelrichs & Co., Broadway, 5; pour Gibraltar, mardi et jeudi; pour Gênes et Naples, 1 fois par sem.); *Messageries de Hambourg-Amérique* (au delà de pl. D 1), Hoboken, à l'extrémité S. de Newark Str. et 1st Str. (bureaux, Broadway, 37; sam., mardi et jeudi; pour Gênes et Naples, 1 fois par sem.; en hiver, croisières en Orient et aux Indes Occid., en été, en Norwège); *Scandinavian American Line*, Hoboken, à l'extrémité E. de 17th Str. (bureaux, Broadway, 7; généralement 1 fois par sem., le mercr. ou le sam.). — Il y a d'autres vapeurs pour les ports de l'Amérique méridionale et centrale, le Mexique, Cuba, Porto-Rico, la Floride, la Nouvelle-Orléans, Richmond, et d'autres ports du Sud des Etats-Unis, pour Boston, Philadelphie, Portland (Maine), pour l'île de Terre-Neuve, les ports de la Méditerranée, etc. — Pour les heures de départ, v. les journaux.

2. Service local (*fleuves, baies, ports*). Nous énumérons ci-après quelques-uns des points les plus importants de l'Hudson, du détroit de l'île Longue et du port de New York, qui sont reliés à la ville par un service régulier de bateaux à vapeur. Pour les heures de départ, v. les derniers horaires et les annonces des journaux. Les grands vapeurs américains du service local sont organisés avec un grand luxe et l'on ne manquera pas de visiter un de ces bâtiments, p. ex. du Fall River ou de l'Hudson, même si l'on n'a pas l'intention de s'y embarquer. D'un aspect tout différent de celui des bateaux à vap. d'Europe, ils s'élèvent à plusieurs étages hors de l'eau comme des palais flottants. Les balanciers de leurs machines se dressent souvent à une grande hauteur au-dessus du pont. Leurs cheminées ont aussi une forme toute particulière. Il y a de bons restaurants à bord et pour un léger supplément de prix, on peut avoir une cabine particulière (state-room) avec 2 ou 3 lits ($ 1 à 2 par nuit), ou une cabine plus grande avec lit en cuivre jaune ($ 5). Les bateaux à vap. de l'Hudson ne naviguent pas en hiver, tandis que la plupart de ceux du Long Island Sound font leur service toute l'année. — A *Albany* (p. 181), par l'Hudson River Day Line ou par la People's Line, v. p. 171, 172). — A *Catskill* (p. 187) et à *Hudson* (p. 178), par l'Hudson River Day Line (v. ci-dessus; $ 1$^1/_2$; en 6 h. $^3/_4$) ou bien par la Catskill Evening Line à l'extrémité O. de Christopher Str. (pl. D 1; $ 1; trajet de nuit, 11 h.). — A *Rondout* (p. 180), par la Day Line (v. ci-dessus) ou bien par la «Mary Powell», Desbrosses Str. ($ 1). — A *Troy* (p. 170), par la Citizen's Line ($ 1$^1/_2$, aller et retour «round trip», $ 2$^1/_2$; 12 h., v. ci-dessus). — A *West Point* (p. 179), par la Day Line (v. ci-dessus; 75 c.; 3 h. $^1/_4$) ou bien par la «Mary Powell» (v. ci-dessus, mêmes prix, 3 h.). — A *Boston* (p. 86), par la Fall River, la Providence, la Norwich, la Joy ou bien la Stonington Line ($ 3 à 4, suivant la saison; 12 h. $^1/_2$ à 14 h. $^1/_2$; v. aussi p. 80). — A *Coney Island* (p. 67), de l'extrémité O. de West 22nd Str. et du pier 1, toutes les h. ou plus fréquemment en été (15 c.; 50 min.). — A *Long Branch* (p. 259), de l'extrémité O. de 13th Str. et de la Battery (3 fois par jour en été, 35 c.). — A *Providence, Newport, Fall River, Stonington et New London*, v. R. 4d (p. 80). — Pour les *bateaux-bacs*, v. p. 15.

B. Hôtels. Pensions. Restaurants. Pâtisseries.

Hôtels (v. p. xxviii et la table alphabétique à la fin de ce livre). L'énumération suivante tient compte du groupement de ces maisons dans les divers quartiers. En général, les commerçants qui désirent habiter dans le voisinage du quartier des affaires («Bussiness Quarter»), choisiront un hôtel de la ville basse («Down Town»), mais en tout cas pas plus lo-

que 14th Str., tandis qu'en voyage d'agrément on se trouvera mieux dans le voisinage ou au N. de Madison Square. Pour la différence entre les hôtels à l'américaine (American plan) et ceux qui sont à l'européenne (European plan), v. p. xxviii, xxix.

VILLE BASSE (*Down Town:* de la Battery à Canal Str.). 1. A l'européenne: **Astor House* (pl. a, B 3), Broadway, 225, en face de la Poste, vieille et bonne maison, fréquentée par les commerçants, ch. dep. $1½; *Cosmopolitan*, Chambers Str., 127 (pl. B 3), ch. dep. $1; *Smith & Mc Nell's*, Washington Str., 195 (pl. B 2), ch. dep. 50 c.

ENTRE CANAL STR. ET 14TH STR. 1. A l'européenne: **Lafayette-Brevoort House* (pl. f, D E 3), au coin de Fifth Av. et de Clinton Place, ch. dep. $2; *St-Denis* (pl. g, E 3), au coin du Broadway et de 11th Str., bonne table, ch. dep. $1; *Lafayette* (pl. l, E 3), University Place, 17, au coin de 9th Str., français, excellente table, ch. dep. $1; *Albert* (pl. m, E 3), University Place, 75, au coin de East 11th Str., ch. dep. $1; *Griffou* (pl. n, E 3), West 9th Str., 19, petit hôt. français, ch. dep. $1. — 2. A l'américaine et à l'européenne: **Broadway Central* (pl. o, D 3), Broadway, 667-677 (1000 lits), dep. $2½, ch. dep. $1; *Muro* (pl. q, E 2), West 14th Str., 116, maison espagnole.

DE 14TH STR. À 26TH STR. (y compris l'*Union Square* et le *Madison Square*). 1. A l'européenne: *Hoffmann House* (pl. t, F 3), Madison Sq., au coin de 25th Str., très fréquenté par les démocrates, ch. dep. $2; *Albemarle* (pl. v, F 3), au coin du Broadway et de 24th Str., près du Madison Sq., bonne table, ch. $2; *Everett House* (pl. w, E 3), du côté N. de l'Union Sq., au coin de Fourth Av. et de 17th Str., ch. dep. $1½; *Kensington* (pl. zz, E 3), Fifth Av., au coin de 15th Str., ch. dep. $1½; *New Amsterdam*, Fourth Av., au coin de 21st Str. (pl. E F 3), ch. dep. $1; *Margaret Louisa Home* (pl. M, E 3), East 16th. Str., av. prix modérés, pour dames seulement (v. p. 38; il est préférable de retenir les ch. d'avance). — 2. A l'américaine et à l'européenne: *Fifth Avenue Hotel* (pl. r, F 3), Madison Sq., au coin de 23rd Str., hôtel pouvant recevoir 1000 hôtes, fréquenté par les fonctionnaires et les hommes politiques (républ.), dep. $5 par j., ch. dep. $2; *Westminster* (pl. s, E 3), Irving Place, au coin de 16th Str., dep. $1½, ch. dep. $1; *Union Square Hotel* (pl. z, E 3), Union Sq., 16, ch. dep. $1; *Ashland* (pl. ee, F 3), Fourth Av., 315, au coin de 24th Str., fréquenté par les commerçants, $2½ à 3 par j., ch. $1.

AU N. DU MADISON SQUARE. 1. A l'européenne: **St. Regis* (pl. dd, H 3), Fifth Av., au coin de 55th Str., ouvert en 1904 et somptueusement installé, avec 450 ch. et une grande bibliothèque, ch av. bain dep. $5; **Waldorf-Astoria* (pl. aa, F-G 3; v. p. 39), Fifth Av., au coin de 34th Str., édifice colossal, avec 1500 ch. env., des salles de fête splendides et terrasse sur le toit (restaur. en été), ch. dep. $2½; **Holland House* (pl. kk, F 3), Fifth Av., au coin de 30th Str., aussi un magnifique hôtel, ch. dep. $2; *Astor* (pl. bb, G 2), Longacre Square (p. 37), nouvel hôtel colossal; *Imperial* (pl mm, F 3), Broadway, au coin de 32nd Str., vaste et bien décoré, ch. dep. $2; *Majestic* (pl. p, K 2; av. jardin sur le toit), Eighth Av., au coin de 72nd Str., en face du Central Park, ch. dep. $2½; *Empire* (pl. u, I 2), au coin de West 63rd Str. et du Broadway, près du Central Park, recomm., ch. dep. $1½; *Earlington* (pl. x, F 2-3), West 27th Str., 49, ch. dep. $1½; *Victoria* (pl. ff, F 3), Fifth Av., au coin de 27th Str., ch. $2; *Seville*, 29th Str., au coin de la Madison Av., ch. dep. $1½; *Marie Antoinette* (pl. c, I 2), Broadway, au coin de 66th Str.; *Belleclaire* (pl. ii, K 1), Broadway, au coin de 79th Str., ch. $2; *Herald Square* (pl. i, F 2), Broadway, au coin de 34th Str., recommandé, ch. $1½; *Woodward*, Broadway, au coin de 55th Str., av. bains, $2½ à 3; *Algonquin*, 42nd Str., prix analogues, recomm.; *Navarre* (pl. gg, G 2), Seventh Av., au coin de 38th Str., ch. $1½; *Carnegie Hill* (pl. qq, L 3), Madison Av., au coin de East 92nd Str., ch. dep. $2; *Gerard* (pl. ss, G 3), West 44th Str., ch. dep. $1, appartem. dep. $3; **Buckingham* (pl. rr, H 3), grand hôtel de famille, Fifth Av., au coin de 50th Str., ch. dep. $2; *Normandie* (pl. nn, G 2); *Gilsey* (pl. oo, F 3); *Vendôme* (pl. D, G 2; recommandé), ces trois Broadway, au coin de 38th, 29th et 41st Strs., ch. dep. $1½; *Roland*, ...t 59th Str., 56, petit hôtel, ch. dep. $1; *Grand* (pl. pp, F 3); *Cadillac*

(pl. vv, G 2); *Knickerbocker* (pl. tt, G 2); *Métropole* (pl. uu, G 2), ces quatre Broadway, au coin de 31st, 43rd, 42nd et 41st Strs., ch. dep. $ 1; **Manhattan* (pl. e, G 3), bâtiment à 16 étages dans la Madison Av., au coin de 42nd Str., près du Grand Central Depot (p. 42), ch. dep. $ 2; *Grand Union* (pl. xx, G 3), 42nd Str., en face du Grand Central Depot (p. 42), ch. dep. $ 1; *Grenoble* (pl. d, H 2), Seventh Av., au coin de 56th Str., ch. dep. $ 1½; *St. Andrew*, West 72nd Str., 201, au coin du Broadway et près de Riverside Drive (pl. K 1), recomm., ch. dep. $ 2; *Winthrop*, Seventh Av., 2088, Harlem, ch. $ 1½.

2. A l'américaine et à l'européenne: *Savoy Hotel* (pl. B, H 13); *Netherland* (pl. ll, I 3); *Plaza* (pl. C, I 3), trois nouvelles maisons splendidement organisées dans la Fifth Av., au coin de 59th Str., près du Parc Central, dep. $ 5 par j., ch. dep. $ 2 à 3; **Cambridge*, Fifth Av., au coin de 33rd Str., fréquenté par les diplomates; **Murray Hill* (pl. A, G 3), Park Av., au coin de 41st Str., près du Grand Central Depot (p. 42), $ 4½ par j., ch. dep. $ 1½; *San Remo* (pl. hh, K 2), Eighth Av., au coin du Central Park, $ 4 par j., ch. dep. $ 2; **Park Avenue* (pl. E, F 3), Fourth Av., au coin de 32nd Str., dep. $ 3½ par j., ch. dep. $ 1; *Malborough* (pl. y, G 2), Broadway, au coin de 36th Str., $ 3½ par j., ch. dep. $ 1½; *Brunswick* (pl. xx, L 3), Madison Av., au coin de la 89th Str., $ 3 par j., ch. dep. $ 1; *Martha Washington* (pl. yy, F 3), East 29th Str., 29, pour dames (il est bon de retenir les ch. d'avance), $ 3½ par j., ch. $ 1; avec restaurant (aussi pour hommes), débit de thé et quelques magasins pour dames.

3. A l'américaine: *Balmoral*, Lenox Av., au coin de 113th Str., hôtel de famille.

La plupart des hôtels font, en cas de séjour prolongé, une forte réduction de prix (v. p. xxix); les frais diminuent parfois considérablement, si l'on prend une ch. à 2 lits. Beaucoup d'hôtels de la ville haute («Up Town») sont occupés toute l'année par des hôtes permanents et sont à peine fréquentés par les touristes. Les pourboires aux garçons, autrefois inusités en Amérique, y sont devenus nécessaires.

Pensions (*Boarding Houses*; v. p. xxx). On peut avoir à New York une bonne pension (board) dep. $ 8 par sem.; dans le meilleur quartier (par ex. près du Madison Sq.), pour $ 15 à 20. Au N. du Washington Sq. et entre les Seventh et Lexington Avenues, il y a des pensions dans chaque carré de maisons (block). Bonnes pensions entre autres dans l'East 21st Str., au Gramercy Park, Irving Place et Madison Av. (pl. EF 3), et quantité d'autres dans les quartiers O. de la ville, où l'on trouvera facilement un logis convenable en cherchant un peu, ou au moyen d'une annonce. On peut trouver aussi de bonnes pensions pas chères dans la Henry Str. (pl. A 5) et dans les rues de Brooklyn (p. 62), près du pont et des ferries (bacs). On fera bien de s'entendre d'avance sur tout ce dont on a besoin; la lumière, le chauffage, le service (sauf le cirage des bottes) et l'usage du bain doivent être compris dans le prix de la pension. — *Chambres meublées (Furnished Rooms)*, dep. $ 4 à 5 par sem. dans les quartiers convenables, parfois avec le déj.

Restaurants (v. p. xixv). Les deux sortes de restaurants *à la carte* et *à table d'hôte* que nous distinguons ci-après, ne sont pas absolument exclusives l'une de l'autre, et nous n'entendons indiquer par là que le caractère général de chaque maison. Si l'on est seul, les *dîners de table d'hôte*, souvent très substantiels pour le prix, sont plus avantageux. La liste qu'on trouvera ci-après divise les restaurants en deux groupes, au-dessus et au-dessous de 14th Str. Il est d'usage de donner un petit pourboire (tip), env. 5 c. dans les restaurants bon marché, et jusqu'à 25 c. dans les plus distingués. On peut avoir partout du vin (généralement cher et mauvais) et de la bière (5 à 10 c. le verre, 10 à 20 c. le demi-litre ou «pint»), mais on n'en boit guère aux repas. Les dames seules ne sont pas admises le soir dans les meilleurs restaurants.

Restaurants de la ville haute («*Up-Town*» *Restaurants*, au-dessus de 14th Str.). — 1. *A la carte*: **Delmonico's* (pl. G 3), au coin N.-E. de Fifth Av. et de 44th Str., maison renommée, prix élevés; cabinets particuliers, café, salles de bal, etc.; comble de 7 à 8 h. et après la fermeture des théâtres. *Sherry's* (pl. G 3), au coin S.-O. des mêmes rues.

logue. Restaurants dans les hôt.: **Waldorf-Astoria* (v. p. 8), **Holland House*, **St. Regis*, *Netherland*, *Plaza*, *Savoy*, *Majestic*, *San Remo*, *Manhattan*, *Hoffmann Ho.*, **Albemarle*, *Park Av.* (av. petit jardin), **Gilsey Ho.*, *Grand Union* (salle dans le goût flamand), *Everett Ho.*, *Imperial*, *Ashland* (bonne cuisine simple), et autres hôt. à l'européenne (v. p. 8/9); *Arena* (Muschenheim), 31st Str., à l'E. du Broadway, av. une décoration originale; *Flouret* (Hôt. de Logerot), Fifth Av., 128, au coin de 18th Str., recomm., dîn. $ 1¼, 1½ v. c.; **Café Martin*, Fifth Av., au coin de 26th Str., français, dîn. $ 1¼ (sam. dim. et fêtes, $ 1½); **Bancel*, Third Av., 1140, petit; *Dorlon*, East 23rd Str., 6 (près du Madison Sq.), bonnes huîtres et bons poissons; *Shanley*, Broadway, entre 42nd et 43rd Str.; *Burns*, Sixth Av., 785, et West 45th Str., 102; *O'Neill*, Sixth Av., 358, au coin de 22nd Str., moins cher; *Mouquin*, Sixth Av., 454, rendez-vous des artistes, des auteurs, etc.; *Café des Beaux-Arts*, West 40th Str., 80; *Petit Vefour*, West 36th Str., 130; *Jack's*, Sixth Av., au coin de 43rd Str. et Columbus Av., au coin de 74th Str. (renommé pour ses écrevisses et son gibier); *Pabst*, Eighth Av., au coin de 58th Str., soupers après le théâtre, prix élevés; *Rector's*, Broadway, 1510, aussi fréquenté le soir; *Halloran's*, Sixth Av., 213, prix modérés; *Browne's Chop House*, Broadway, 1424, entre 39th et 40th Str., bonne table (pour hommes seuls); *Cavanagh's Oyster & Chop House*, West 23rd Str., 258; *Claremont Hotel*, près du monument du général Grant (v. p. 57); **Child's Dairy Restaurants*, dans toute la ville, prix modérés; *Dennett's Luncheon Rooms*, prix modérés. — 2. *A table d'hôte* (dîn. entre 5 et 8 h. généralement): *Murray Hill Hotel Restaurant* (p. 9), dîn. 75 c. (plus cher dans la salle à manger de l'hôtel); *Park Avenue Hotel* (p. 9), dîn. 75 c.; *Café Francis*, West 35th Str., 53, dîn. $ 1; **Purssell*, Broadway, 910, dîn. $ 1; *Riccadonna (Roversi Hotel)*, West 29th Str., 31, déj. 30 c., dîn. 75 c. v. c.; *Hotel Hungaria*, du côté E. de l'Union Sq., dîn. 75 c. v. c.; *Gazzo*, dans le bâtiment du Metropolitan Opera House (p. 17), dîn. $ 1.

Restaurants de la ville basse («*Down Town*» *Restaurants*). 1. *A la carte:* **Café Savarin*, dans l'édifice de l'Equitable (p. 30), Broadway, 120, élégant, prix élevés; *St-Denis Hotel* (*Taylor's Restaurant*), bonne table et bons vins, v. p. 8; *Sinclair House*, Broadway, au coin de 8th Str.; **Fleischmann's Vienna Bakery*, Broadway, au coin de 10th Str., thé ou café 25 c. av. le biscuit, restaur. au 1er (fermeture, à 8 h. 30 du s.); *Eyrie Restaurant*, au 23e. étage de l'édifice de la Tract Society, Nassau Str., 150 (pl. B 3; belle vue); *Little Hungary*, East Houston Str., 257, vins de Hongrie; *Delmonico*, South William Str., 2 (pl. A 3); **Astor House* (p. 8), très fréquenté (2000 à 2500 luncheons par j.), avec comptoirs à lunch (luncheon-counters), dans le genre des bars de Paris, etc.; **Mouquin*, Ann Str., 20; **Solari*, University Place, 80, bonne table (pour hommes seuls); **Hôtel Lafayette* (v. p. 8), University Pl., 19, au coin de 9th Str., cuisine française; *Smith & Mc Neil*, Washington Str., 197, pas cher; *Dewey*, Fulton Str., 138 (vins d'Amérique); *Child's and Dennett's Restaurants* (v. ci-dessus); **Farrish's Chop House* (Hickey), John Str., 64. — 2. *A table d'hôte:* **Hôt. Lafayette* (v. p. 8), dîn. $ 1¼; **Griffou* (v. p. 8), West 9th Str., 19, dîn. 60 c.; *Café Boulevard*, Second Av., au coin de 10th Str., dîn. 60 c., le sam. et le dim. 75 c. v. n. c., orchestre hongrois; *Broadway Central Hotel* (v. p. 8), dîn. 75 c. (le dim. de 5 h. ½ à 8 h.).

Restaurants fréquentés surtout par les dames: *Purssell's* (v. ci-dessus); *St-Denis Hotel* (v. ci-dessus); *Fleischmann's Vienna Bakery* (v. ci-dessus); *Child's Dairy Restaurants; Dennett's Luncheon Rooms; The Fernery*, West 33rd Str., 14, en face de l'hôt. Waldorf-Astoria, recomm.; *Colonia*, West 33rd Str., 20; le Luncheon Room de *Macy* (v. p. 20) et d'autres grands magasins; *Women's Exchange*, East 30th Str., 12.

Huîtres *(Oyster Saloons)*. La consommation des huîtres est considérable. En hiver elles forment un véritable mets national et on les habille de toutes sortes de façons. Les meilleures sont celles de Blue Point (p. 69). De mai à août (dans les mois sans r), on se contente de «clams», une espèce de moules. **Dorlon* (v. ci-dessus), East 23rd Str., 6 (Madison Sq.), Fulton Market, 96 et 187; *O'Neill* (v. ci-dessus); *Silsbee*, Sixth Av., près de 14th Str.; ainsi qu'aux halles et dans presque tous les autres restaur.

Bars (v. p. xxxi), outre ceux des hôtels : *Steward's*, Warren Str., 8; avec de bons tableaux. *Automatic Restaurant*, Broadway, 830.

Cafés (v. p. xxxi); chez *Fleischmann* (p. 10) et dans l'hôtel *Manhattan* (p. 9).

Pâtisseries (*Confectioneries*). *Maillard*, Broadway, 1097; *Huyler*, Broadway, 150 et 863, Fifth Av., 508, et West 42nd Str., 21, renommé pour ses glaces ou «ice-cream sodas et autres rafraîchissements (drinks); *Brummell*, Broadway, 831, West 14th Str., 2, et Sixth Av., 293, etc; *Pursell's* (v. p. 10); *Macy*, 34th Str., au Herald Sq.; *Allegretti*, Broadway, 927. — L'eau de soude additionnée de jus de fruits (syrops) de toutes sortes, les «ice-cream sodas», les «phosphates» aux œufs battus et autres, ainsi que différentes boissons sans alcool sont très à la mode en Amérique et l'on en trouve dans tous les bars, pâtisseries, cafés et pharmacies (drug stores); prix dep. 5 c. et au-dessus. Les «fontaines d'eau de soude» (soda-fountain) dans les «drug stores» sont une spécialité essentiellement américaine.

C. Chemins de fer élevés et souterrains. Tramways. Fiacres. Poste. Bateaux-bacs. Télégraphe, etc.

Chemins de fer élevés (*Elevated Railroads* de la Cie. dite Interborough Rapid Transit Co., Park Row Building, 13-21). Les Elevated Railroads, qui sont tous électriques, transportent env. 250 millions de pers. par année. Deux lignes courent sur le côté E. (Second et Third Av.) et deux autres sur le côté O. de la ville (Sixth et Ninth Av.). La voie la plus fréquentée est celle de la Third Av., puis celle de la Sixth Av., mais toutes sont encombrées aux heures d'affaires (la 1re et la dernière voiture le sont souvent moins que les autres). A part cela, la «El», comme on la désigne brièvement, est un moyen de transport très agréable. La voie ferrée forme un viaduc ininterrompu, reposant sur des colonnes de fer. Elle court en général au niveau du premier étage des maisons, mais elle s'élève en quelques points beaucoup plus haut; la ligne de la Ninth Avenue atteint par ex. une hauteur de plus de 20 m. à la 110th Str., où elle forme un coude violent, en passant de la Ninth à l'Eighth Avenue. Dans les quartiers de la ville basse, les stations se succèdent après tous les cinq «blocs» de maisons, et ne sont nulle part à plus de 800 m. l'une de l'autre. De la rue on monte l'escalier à dr., en se tournant vers la direction du trajet à faire, on achète un billet et on l'introduit dans la boîte dite «chopper box», à l'entrée de la plate-forme; taxe uniforme, 5 c.; on ne paie rien pour les enfants au-dessous de 5 ans. Sur la ligne de la Third Av., on délivre des billets de correspondance (transfer tickets, 3 c.) pour les différentes lignes de tramways (p. 13); ces billets doivent être remis au conducteur de la ligne correspondante. Dans la journée, les trains partent toutes les deux ou trois minutes, mais ils se succèdent presque sans interruption le matin et le soir pendant les heures d'affaires. Des trains directs (express-trains), ne touchant que peu de stations, circulent sur les lignes de la Third et de la Ninth Av. (le matin dans la direction du S., l'après-midi dans celle du N.). La ligne de la Second Avenue cesse de fonctionner à minuit, tandis que les trains des autres lignes circulent toute la nuit, avec des pauses de 10 min. Les trains courent aussi le dim. sur toutes les lignes, mais moins fréquemment. Ces quatre voies ferrées partent toutes de South Ferry, à côté du Barge Office (p. 27) et sont longues chacune de 16 à 24 kil. De courts embranchements conduisent de la Third Avenue à l'hôtel de ville, à la 34th Str. Ferry (toutes deux reliées aussi à la Second Avenue) et au Grand Central Depot. S'informer si l'on doit changer de train à la station encombrée du Chatham Square, où les lignes de la Second et de la Third Av. se séparent. La ligne de la Sixth Avenue aboutit au Parc Central (59th Str.), mais un embranchement se détache pour la Ninth Avenue près de 53rd Str., et près des 3/4 des trains («Harlem Trains»; signaux et lanternes rouges et verts) suivent cette route. La ligne de la Ninth Avenue se termine au bord du Harlem River (v. le plan); et elle est en correspondance avec celle du *New York City and Harlem River Railroad*, pour High Bridge (p. 58) et le comté de Westchester. Les lignes de la Second et de la Third Av. con-

tinuent en traversant le Harlem River jusqu'au Bronx Park au N. Le conducteur crie le nom de la station à l'arrivée des trains, et au départ, celui de la prochaine station. Les noms sont affichés à toutes les stations et nous en donnons une liste ci-après.

Second Avenue. — Stations: South Ferry, Hanover Sq., Fulton Str., Franklin Sq., Chatham Sq. (changem. de train pour City Hall), Canal Str., Grand Str., Rivington Str., 1st, 8th, 14th, 19th, 23rd, 34th (changem. de train pour Hunter's Point), 42nd, 50th, 57th, 65th, 72nd, 80th, 86th, 92nd, 99th, 111th, 117th, 121st, 127th, 129th, 133rd, 138th, 143rd, 149th, 156th, 161st, 169th Streets, Wendover Av., 174th, 177th, 183rd Strs., Pelham Av., et Bronx Park.

Third Avenue. — Stations: Jusqu'à Chatham Sq., v. la ligne précédente; puis Canal Str., Grand Str., Houston Str., 9th, 14th, 18th, 23rd, 28th, 34th (changem. de train pour Hunter's Point), 42nd (changem. de train pour le Grand Central Depot), 47th, 53rd, 59th, 67th, 76th, 84th, 89th, 99th, 106th, 116th, 125th, 129th; de là, v. la ligne précédente.

Sixth Avenue. — South Ferry, Battery Place, Rector Str., Cortlandt Str., Park Place, Chambers Str., Franklin Str., Grand Str., Bleecker Str., 9th, 14th, 18th, 23rd (av. plateforme roulante, moving staircase), 28th, 33rd, 42nd, 50th (changem. de train pour la 58th Str. et la Sixth Av.), Eighth Av. et 53rd, 59th, 66th, 72nd, 81st, 93rd, 104th, 110th, 116th, 125th, 130th, 135th, 140th, 145th, 155th Streets (les stat. des rues 59th à 104th sont dans la Ninth Av., celles des rues 116th à 155th dans l'Eighth Av.).

Ninth Avenue. — South Ferry, Battery Place, Rector Str., Cortlandt Str., Barclay Str., Warren Str., Franklin Str., Desbrosses Str., Houston Str., Christopher Str., 14th, 23rd, 30th, 34th, 42nd, 50th, 59th, 66th, 72nd, 81st, 93rd, 104th, 110th, 116th, 125th, 130th, 135th, 140th, 145th, 155th Streets.

Chemin de fer du pont de Brooklyn (*Brooklyn Bridge Railway*). Des convois du chemin de fer électrique avec trois ou quatre voitures traversent le pont de Brooklyn (p. 33) en 6 min., toutes les 45 secondes env. Ils sont en correspondance avec le réseau de voies élevées de Brooklyn. Prix: 5 c. Du côté de New York les escaliers de la voie communiquent directement avec l'embranch. pour City Hall du chem. de fer élevé de la Third Avenue, v. p. 62. Pour les *tramways électriques* sur le pont de Brooklyn, v. p. 33.

Chemin de fer électrique souterrain (*Rapid Transit Railroad* ou *New York Subway*, Interborough Rapid Transit Co., Park Row Building, 13-21). Ce chem. de fer, construit de 1900 à 1904 (pour 25 millions de doll.) traverse la ville sur une longueur de 34 kil., dont 25 kil. sous terre. La ligne commence à la Poste (pl. B 3), passe au N. sous l'Elm Str. et la Fourth Av., arrive à la 42nd Str. (Grand Central Depot), et continue à l'O., puis sous les côtés N.-O. et N. du Broadway jusqu'à la 104th Str. Là, elle se bifurque: l'embranchement O. continue au N. jusqu'au *Kingsbridge*, tandis que l'embr. E. suit au N. la Lenox Av. jusqu'à la 143rd Str., puis court au N.-E. pour aboutir au *Bronx Park*. La ligne O. traverse la vallée de Manhattan sur un viaduc entre la 125th Str. et la 135th Str.; à la 150th Str., elle rentre dans un tunnel. Aux 167th et 181st Str., les stations taillées dans le roc, à 33 m. 50 au-dessous du sol, sont rendues accessibles par des élévateurs. Du Fort George au Kingsbridge, la ligne passe de nouveau sur un viaduc. Le dernier tronçon de la ligne E., de Westchester Av. au Bronx Park, est aussi à voie élevée. La longueur du trajet du City Hall Park à la 96th Str. est de 13 min. pour les trains express, et de 21 min. pour les trains omnibus. Taxe uniforme, 5 c.

Stations: Brooklyn Bridge, City Hall Park, Worth Str., Canal Str., Spring Str., Bleecker Str., Astor Place, 14th, 18th, 23rd, 28th et 33rd Str., 42nd Str. et Park Av., 42nd str. et Broadway, 50th Str., Colombus Circle, 66th, 72nd, 79th, 86th, 91st, 96th et 103rd Strs. Ici la ligne se bifurque. Stations du côté O.: Cathedral Parkway, 116th Str., Manhattan Str., 137th, 145th, 157th, 167th et 181st Strs., Dyckman Str., 215th Str., View Av., Kingsbridge (Bailey Av.). Stations du côté E.: 110th, 116th, 125th, 135th et 145th Strs., 149th Str. et Mott Av., 149th Str. et Third Av., Jack-

son Av., Prospect Av., Westchester Av. et Southern Boulevard, Southern Bd. et Freemann Str., 174th Str., 177th Str., Bronx Park.

Tramways. Les *tramways*, dits aussi *Street Cars* et *Surface Cars*, desservent presque toutes les Avenues courant du N. au S. et la plupart des grandes rues transversales. Quelques lignes transversales seulement sont encore à traction de chevaux; taxe uniforme, 5 c.; billets de correspondance pour les lignes d'embranch., d'ordinaire sans surtaxe. Ces tramways transportent près de 550 millions de pers. par an, et les voitures sont généralement encombrées, surtout dans le Broadway. Les voit. s'arrêtent, conformément à leur itinéraire, à tous les points d'intersection supérieurs, quand elles montent, et à tous les inférieurs, quand elles redescendent. Voici les lignes les plus importantes:

A. Lignes du Nord au Sud *(North and South Lines)*. — 1. Broadway Line. Du *South Ferry* (p. 15), par Whitehall Str., Broadway, 45th Str. et Seventh Avenue au *Parc Central* (59th Str).

2. Columbus Avenue Line. Du *South Ferry* à *45th Str.* v. n° 1; puis par la Seventh Av., West 53rd Str. et la Ninth ou la Columbus Av., jusqu'à la *109th Str.*, où elle rejoint la Lenox Av. Line (n° 17).

3. Lexington Avenue Line. Du *South Ferry* à *130th Str.*, par Broadway, jusqu'à 23rd Str., et par la Lexington Av.

4. Fourth Avenue Line. De la *Poste* (p. 31), à *Mott Haven* (138th Str.), par Park Row, Centre Str., Grand Str., Bowery, Fourth Av. et Madison Av. Quelques voitures ne circulent qu'entre l'Astor Place (au coin du Broadway) et Mott Haven.

5. Third Avenue Line. De l'*Astor House* (p. 8) au *Harlem River* (p. 58; 130th Str.), par Park Row, Chatham Str., Bowery et Third Av.; ainsi que par la même route à 125th Str. et au *Fort George* (195th Str.), par l'Amsterdam Av.

6. Second Avenue Lines. De la *Poste* (p. 31) au *Harlem River* (129th Str.), par Park Row, Chatham Str., Bowery, Grand Str., Forsyth Str., Houston Str., et le long de la Second Av. Retour presque par la même route.

7. First Avenue Line. Du *South Ferry* au *Harlem River* (129th Str.), par South, Front, Monroë, Grand, Goerck et Houston Strs., Av. D, 14th Str., Av. A, 23rd. Str. et First Av. Cette ligne passe à tous les bateaux-bacs du côté E.

8. Sixth Avenue et Amsterdam Avenue Line. Du *South Ferry* (p. 15) au *Fort George* (195th Str.), par Greenwich Str., Church Str., West Broadway, 4th Str., Sixth Av., 59th Str. et Amsterdam Av. Embranch: de 4th Str. par la Sixth Av. à 59th Str., puis à l'E., à la *First Avenue.*

9. Seventh Avenue Line. Du coin de *Sixth Av.* et de *4th Str.* au *Fort Lee Ferry* (130th Str.), par la Sixth Av., 23rd Str., Seventh Av., 45th Str., Broadway et Manhattan Str.

10. Eighth Avenue Line. Du *South Ferry* (p. 15) au *Harlem River* (155th Str.), par Greenwich Str. et West Broadway à Canal Str., puis par Hudson Str. et Eighth Av.

11. Ninth Avenue Line. Du *Cortlandt Str. Ferry* (p. 15) à *190th Str.*, par Greenwich Str. et la Columbus Av.

12. Tenth Avenue Line *(West Side Belt Line)*. Du *South Ferry* à *59th Str.*, par Whitehall Str., Bowling Green, Battery Place, West Str. et Tenth Avenue. Les voitures passent à tous les bateaux-bacs du côté O.

13. Twenty-Eighth and Twenty-Ninth Streets Line. Du *34th Str. Ferry* (East River) au *Pennsylvania R. R. Ferry* (North River), par la First Av., 29th Str., Eleventh Av. et 24th Str. Retour par la 28th Str.

14. Bleecker Str. Line. Du *Brooklyn Bridge* (p. 33) à *14th Str. Ferry*, par Centre, Leonard, Elm, Canal, Greene, Bleecker, Macdougal, West 4th, West 12th, Hudson et 14th Strs.

15. City Hall, Avenue B et Thirty-Fourth Str. Line. De la *Poste* (p 31) à *34th Str. Ferry* (p. 15), par Park Row, Chatham Str., East Broadway, Avenue B, 14th Str., First Av. et 34th Str.

16. Kingsbridge Line. Du coin de *125th Str.* et de l'*Eighth Avenue* au *Harlem River Ship Canal Bridge* (221st Str.), par 125th Str., Amsterdam Av. et Kingsbridge Road.

17. Lenox Avenue Line. De *109th Str.* (au coin de la Columbus Av.) à *146th Str. (Harlem River)*, par Manhattan Av., 116th Str. et Lenox Av. V. aussi No, 2.

Plusieurs lignes partent aussi du *Harlem Bridge* (p. 44) et du *Central Bridge* (p. 58) pour desservir l'arrondissement de Bronx (p. 59).

B. Lignes traversant la ville de l'Est à l'Ouest *(Cross-Town lines)*. — 18. Grand and Cortlandt Str. Line. Du *Grand Str. Ferry* (p. 15) au *Cortlandt Str. Ferry* (p. 15), par Grand Str., East Broadway, Canal Str., Walker Str., West Broadway et Washington Str.

19. Fulton Str. Line. Du *Fulton Ferry* (East River; p. 15) au *Barclay Str. Ferry* (p. 15) ou au *Cortlandt Str. Ferry* (North River; p. 15).

20. Chambers and Grand Str. Line. Du *Grand Str. Ferry* (p. 15) à l'*Erie R. R. Ferry* (p. 15), par Grand, Madison, New Chambers et Chambers Strs.; retour par Duane, New Chambers, Madison et Grand Strs. Embranch. pour le *Roosevelt-Str. Ferry* (East River; p. 15), de New Chambers Str. par James Slip.

21. Spring et Delancey Street Line. Du *Grand Str. Ferry* (p. 15) au *Pennsylvania R. R. Ferry* (North River; p. 15), par East Str., Delancey Str., Bowery, Spring Str., West Broadway, Brome Str., Sullivan Str., Watts Str. et West Str.

22. Avenue C Line. De l'*Erie R. R. Ferry*, Chambers Str. (p. 15), au *23rd Str. Ferry* (p. 15), par West, Charlton et Prince Str. (retour par Houston Str.), Bowery, Stanton Str., Av. C, 18th Str. et Av. A.

23. Fourteenth and Grand Street Line. Du *Grand Str. Ferry* (p. 15) au *14th Str .Ferry* (p. 15), par Goerck Str., 2nd Str., Av. A, et 14th Str.

24. Desbrosses, Vestry and Grand Street Line. Du *Grand Str. Ferry* (p. 15) au *Desbrosses Str. Ferry* (p. 15), par Grand, Sullivan, Vestry Greenwich et Desbrosses Str.

25. Fourteenth Street Line. De l'*Union Square* au *14th Str. Ferry* (p. 15), le long de la 14th Str.

26. Christopher and Tenth Street Line. Du *Christopher Str. Ferry* (p. 15) au *Ferry* à l'extrémité d'*East 10th Str.* (p. 15), par Christopher Str., Greenwich Av., 8th Str., Av. A et East 10th Str.

27. Central Cross-Town Railroad. Du *23rd Str. East River Ferry* (p. 15) au *Christopher Str. Ferry*, par Av. A, 18th Str., Broadway, 14th Str., Seventh Av. et West 11th Str.

28. Twenty-Third Street Line. D'une extrémité à l'autre de *23rd Str.* av. un embranch. pour le *34th Str. Ferry* (p. 15), par Second Av. et 34th Str.

29. One Hundred and Twenty-Fifth Street Line. De l'extrémité E. de *125th Str.* au *Fort Lee Ferry* (p. 15; 130th Str.), par 125th Str. et Manhattan Str.

30. Thirty-Fourth Street Cross-Town Line. Du *34th Str. Ferry* (East R.) au *42nd Str. Ferry* (North River).

31. Harlem and Manhattanville Cable Line. De l'extrémité E. de *125th Str.* à *Manhattanville* (p. 57; 130th Str.), sur l'Hudson, par 125th Str et Manhattan Str., avec embranch. par la Tenth Av. sur *187th Str.* (Washington Heights), au delà du High Bridge (p. 58).

32. Forty-Second Street and Boulevard Line. Du *34th Str. Ferry* (East River; p. 15) au *Fort Lee Ferry* (p. 15), West 130th Str., par First Av., 42nd Str., Seventh Av., Broadway, 59th Str., Boulevard (p. 37), monument de Grant (p. 57) et 129th Str. Cette ligne passe non loin du Riverside Park (p. 56). Un embranch. court par la 42nd Str. à la Tenth Av., puis au N. pour rejoindre au Broadway la ligne ci-dessus; un autre conduit au *Fort Lee Ferry* (p. 15), par la First Av., 110th Str. et St. Nicholas Av.

33. Forty-Second Street Line. Du *Williamsburg Ferry* (p. 15), à l'extrémité de 42nd Str., East River, au *Weehawken Ferry* (p. 15), à l'extrémité O. de 42nd Str., North River.

34. Eighty-Sixth Street Line. De l'*Astoria Ferry* (92nd Str., East River; p. 15) à l'*Eighth Av.* et *86th Str.*, par l'Av. A, 86th Str., Madison Av., 85th Str. et le chemin de traverse (Transverse Road) No. 3 du Central Park.

35. One Hundred and Sixteenth Str. Line. Du coin de 116th Str. et de la Pleasant Av., à l'*Amsterdam Av.*, par 110th Str., Manhattan Av., 109th Str., Columbus Av. et 106th Str.

Omnibus (*stages*, 5 c.): de Bleecker Str. à 89th Str., par la South Fifth Av., le Washington Sq. et la Fifth Av. — *Voitures à 4 chev.*, en été, de Holland House (p. 8) au Morris Park, arrondissement de Bronx (p. 59; $ 5).

Fiacres (*cabs*). L'institution des fiacres est assez peu développée à New York; cela vient soit des prix élevés, soit des nombreux tramways et voies ferrées de toute sorte, soit enfin du mauvais pavé de la plupart des rues. On peut toujours avoir des voit. aux gares, aux embarcadères des bateaux-bacs et des bat. à vapeur, de même qu'au Madison Sq., à l'Union Sq., au City Hall Park, etc. Prix: *Hackney Carriages* ou *Coaches*, pour 1 à 4 pers., généralement à 2 chev., $ 1 le 1er mille, 50 c. chaque 1/2 M. de plus; $ 1 1/2 la 1re h., 75 c. chaque 1/2 h. suivante, 40 c. chaque 1/4 d'arrêt, et rien pour un arrêt de moins de 5 min.; *Cabs* et *Hansoms*, pour 1 à 2 pers., 50, 25 c., $ 1, 50 c., 25 c. Transport gratuit d'une malle (jusqu'à 50 livres, soit 22 kilos 60); pour les autres colis, 25 c. On ne paie rien pour les enfants au-dessous de 8 ans. Les voit. qu'on prend à l'hôtel ou chez les loueurs («livery-stables») sont plus chères. Le tarif officiel des prix doit se trouver dans chaque voit. On admet que 20 carrés de maisons (blocks) du N. au S., 6 carrés dans la direction transversale, à l'O. de Fifth Av. et 8 à l'E. de celle-ci forment un mille angl. En cas de contestations, on se fera conduire au prochain poste de police ou au City Hall, où l'on peut porter plainte auprès du «Mayor's Marshal», chambre no. 1. On peut aussi payer le prix demandé, puis réclamer par l'entremise de la Merchants Association, Broadway, 346. On fera toujours les prix d'avance; il n'est pas rare qu'on obtienne une réduction sur les prix du tarif officiel. — Des *automobiles électriques* (*electric cabs*, pour 1 à 2 pers., $ 1 les deux 1ers M., 50 c. chaque M. de plus; l'heure pour faire des commissions ou des visites, $ 1) se trouvent au Broadway, près du Madison Sq. Fiacres spéciaux de la *Pennsylvania Railway Company*, à sa gare de la 23rd Str. pour les voyageurs arrivant à New York. Prix: Hansom ou Victoria à 2 roues pour 1 à 2 pers. et pour 1 M. 1/2, 25 c., chaque M. de plus 15 c.; landau, etc. (à 4 roues), pour 1 à 2 pers. et pour 1 M. 1/2, 40 c., pour 3 à 4 pers. 50 c., chaque M. de plus 20 c. petit omnibus, pour 1 à 4 pers. et pour 1 M. 1/2, $ 1, chaque pers. de plus 10 c. et chaque M. de plus 25 c. Malle 10 c., une valise sur le siège 5 c. — Le *New York Central* a un service analogue desservant la gare dite Grand Central Depot (prix un peu plus élevés).

Pour une première course d'orientation, on recommande les **breaks, automobiles et bateaux à vapeur** de la société dite «Seeing New York» (bureaux, Fifth Av., Flat-Iron Building; p. 36). Les breaks partent t. les j. (aussi le dim.) à 10 h. et à 4 h., du Flat-Iron Building et passent par la Fifth Av., le Central Park, au tombeau du Général Grant, par Riverside Drive, etc. (longueur du trajet 2 h. 1/2; prix $ 1 1/2). Les automobiles partent t. les j. de la même place à 9 h. 1/2, à 2 h. et à 4 h. 1/2 et parcourent la ville basse (1 h. 1/2; prix, $ 1 1/4). Les bateaux à vapeur (yacht) partent t. les j. du quai de l'Hudson Day Line, à l'extrémité de West 22nd Str., et contournent l'île de Manhattan (3 h.; prix $ 1). Pendant le trajet, un guide signale les objets dignes d'intérêt, en se servant au besoin d'un porte-voix.

Bateaux-bacs (*ferries*; v. le plan). Des Catherine, Fulton, Wall et Whitehall Strs. (South Ferry) et d'East 42nd Str., à *Brooklyn*. De Grand, Roosevelt, East Houston, East 23rd Str. et East 42nd Str., à *Williamsburg* ou à *East Brooklyn*. D'East 10th et East 23rd Str., à *Greenpoint*. De James Slip et East 34th Str., à *Hunter's Point*, *Long Island City*. D'East 92nd Str. à *Astoria*, *Long Island City* (10 c.). A *Jersey City:* de Desbrosses, West 23rd et Cortlandt Str. à la stat. de Pennsylvanie; de Chambers et West 23rd Str. à la Pavonia Av. et à l'Erie Railway; de Whitehall et de Liberty Strs. à la gare de New Jersey (8 c.; v. p. 6). De Barclay, Christopher et West 14th Str., à *Hoboken*. De West 42nd et de Franklin Str., à *Weehawken*. De West 130th Str. à *Edgewater* et au *Fort Lee* (5 c.). Du South Ferry à l'*Ile des Etats* (Staten Island; 5 c.). D'East 26th Str. aux îles de *Randall*, de *Blackwell* et de *Ward* (gratis, mais il faut un permis dit pass). De 26th Str. à l'*Ile de Hart* (40 c.; avec un permis). De la Battery aux îles dites *Bedlo*

Island (retour 25 c.) et *Governor's Island* (av. un permis). Des bureaux de navigation (Barge Office) à *Ellis Island*. Le «Brooklyn Annex ou Pennsylvania Railroad Annex» est un bateau-bac très important, qui relie Brooklyn (Fulton Str., près du pont) aux gares de la ligne de Pennsylvanie (10 c.). Les bateaux bacs se succèdent à de courts intervalles, les plus importants partent toutes les deux ou trois min. pendant les heures de la bourse. Prix du trajet de 1 à 3 c.; un des côtés est réservé aux dames, mais il est aussi accessible aux hommes qui ne fument pas. Ces bateaux-bacs transportent env. 200 millions de passagers par année.

Poste (v. p. XXXIII). Les bureaux de la *poste centrale* (General Post Office; pl. P.O., B 3; p. 31), au City Hall Park, sont ouverts jour et nuit (le dim. de 9 à 11 h. du m.). Les guichets pour mandats de poste ou *Money Order Office*, au 2e étage, chambres 40 à 42, sont ouverts tous les jours de 10 à 5 h. (sauf les dim. et fêtes). Les lettres adressées *poste restante* sont délivrées au rez-de-chaussée, du côté du Park Row. On reçoit les lettres recommandées (registered) dans les bureaux de l'entre-sol. Outre l'arrondissement de la poste centrale (General Post Office district), la ville est divisée en 35 autres, chacun avec un bureau de poste dit *Station*, désigné par une lettre de l'alphabet (Station A, etc.: ouverts de 7 h. du m. à 8 h. du s., le dim. de 9 à 11 h. du m.). Il y a, en outre, env. 180 bureaux auxiliaires ou *Sub-Stations*, la plupart dans des pharmacies (drug-stores), où l'on se charge de toutes les affaires postales ordinaires, y compris les mandats de poste (money orders) locaux. A New York les lettres parviennent plus vite à destination, si l'adresse porte la «lettre de la station», ou encore si on les jette à la poste du côté (E. ou O.) de la Fifth Av. où est leur adresse. On compte dans la ville 2800 boîtes aux lettres fixées, pour la plupart, aux reverbères. Les lettres sont levées 12 à 25 fois et portées à domicile 3 à 9 fois par j., suivant l'arrondissement; le dim. on les lève moins souvent, et on ne les distribue pas; toutefois on peut se faire remettre son courrier le dim. de 9 à 11 h. à la poste centrale et aux bureaux auxiliaires. L'heure de la clôture pour les lettres à destination d'Europe est publiée dans les journaux; les principaux jours d'expédition pour le courrier d'Europe sont les mardi, mercr., jeudi et sam.

Télégraphe (v. p. XXXIV). Différentes compagnies dites: *Western Union Telegraph Co.* (p. 30), Broadway, 195; bureaux auxiliaires (branch-offices) les plus importants (ouverts jour et nuit), dans le Broadway, 599, 854 et 1227, Broad Str., 16, Sixth Av., 821, Fifth Av. (au coin de 23rd Str.) et East 125th Str., 153. Il y a 200 autres bureaux auxiliaires, en particulier dans tous les grands hôtels, au Grand Central Depot, etc.; env. 40 de ces bureaux reçoivent des télégrammes pour le câble transatlantique. Le tarif pour les télégrammes de la petite poste à New York et à Brooklyn est de 20 c. les 10 mots, chaque mot en sus, 1 c.; pour les autres parties des Etats-Unis, il s'élève de 25 c. à $ 1 les 10 mots (adresse et signature non comprises). — *Postal Telegraph-Cable Co.*, Broadway, 253, également avec de nombreux bureaux auxiliaires. — *Compagnie Française des Câbles télégraphiques* (p. XXXIV), Broad Str., 44; bureaux succursales: Broadway 581, 925 et 1271 (32nd Str.), Pulitzer Building, Park Row (p. 32), East 14th Str., 5 et Mercer Str., 1.

Téléphone. Le réseau du téléphone est la propriété presque exclusive de la *New York Telephone Co.*, Dey Str., 15, qui a des bureaux de téléphone (public telephone pay stations) Broadway, 952, West 38th Str., 115 et dans beaucoup de points de la ville, d'où l'on peut téléphoner aux abonnés (10 c. pour 5 min.); la plupart de ces bureaux se trouvent dans les hôtels, les Drug Stores (pharmacies), les bureaux du télégraphe, les gares des bateaux-bacs, etc. Le réseau du téléphone à longue distance (Long Distance Telephone) s'étend jusqu'à Chicago, Albany, Boston, Philadelphie, Washington, etc.

Commissionnaires (*Messenger Service*). Deux Cies., l'*American District Telegraph Co.* (Dey Str., 8) et la *Postal Telegraph Co.* (Broadway, 253), se chargent du service des commissionnaires, de l'expédition des petits paquets, des lettres, etc.; elles comptent quantité de succursales dans toute la ville, la plupart dans les bureaux (stations) des comp. des télégraphes. On peut commander des garçons (boys) pour faire les

courses, au moyen des appareils automatiques (automatic calls), installés dans beaucoup d'hôtels, banques, bureaux (offices), etc. Prix, env. 30 à 40 c. l'h., d'après le tarif.

Expéditeurs, courriers-express *(Express Service).* Les plus importantes Cies., toutes dans le Broadway, sont: l'*Adams Express Co.*, no. 59 (v. p. 175); l'*American Express Co.*, no. 65; l'*United States Express Co.*, no. 49; et la maison *Wells, Fargo & Cie*, no. 63 (v. p. 513). Toutefois le voyageur pourra généralement faire expédier ses bagages à l'intérieur des Etats-Unis, sans quitter son hôtel. La *Westcott* (au coin de la Madison Av. et 47th Str.) et la *Dodd's New York Transfer Co.* (Astor House, 1; Broadway, 1354) sont les principales «Transfer Companies» pour le transport des bagages dans le rayon de New York et de Brooklyn; une malle, 25 à 50 c., suivant la distance.

Agences de voyage *(Tourist Agents*; v. p. XXXIII): *Raymond et Whitcomb*, Union Sq., 25; *Thos. Cook et Son*, Broadway, 261 et 1225.

D. Théâtres. Concerts. Expositions. Sports. Clubs, etc.

Théâtres. Beaucoup de théâtres sont fermés en été. Les représentations commencent (d'ordinaire) à 8 h. ou 8 h. 1/4; les matinées (matinée performances), le samedi, à 2 h., 2 h. 1/4 ou 2 h. 1/2 de l'apr. m. On peut se procurer des billets d'avance dans le Broadway, 111, et dans les grands hôtels (petite commission), mais ce n'est que rarement nécessaire. L'habit noir n'est pas absolument de rigueur, mais il est généralement de mise à l'Opéra, au Daly's Theatre et au New Lyceum. La plupart des dames sont en toilette de promenade, même en compagnie d'hommes en habit noir, mais il est d'usage qu'elles ôtent leurs chapeaux.

Le *Metropolitan Opera House* (pl. G 2; p. 37), Broadway, 1419; opéras allemands; $ 1 à 5. — *Academy of Music* (pl. E 3), au coin d'Irving Pl. et d'East 14th Str., théâtre pour drames à grand spectacle; prix, 50 c. à $ 1. — *Daly's Theatre*, au coin du Broadway et de 30th Str. (pl. F 3), $ 1 1/2 à $ 2. — *Wallack's Theatre*, Broadway, au coin de 30th Str. (pl. F 3), pour comédies; 50 c. à $ 2. — *Broadway Theatre*, Broadway, au coin de 41st Str. (pl. G 2), pour drames et comédies, opéras, etc.; 50 c. à $ 2. — *New Lyceum*, West 45th Str.; pour drames et comédies; 50 c. à $ 2. — *Lyric Theatre*, West 42nd Str. — *New Amsterdam Theatre* (pl. G 2), West 42nd Str. — *Hudson Theatre*, West 44th Str. — *Liberty Theatre*, West 41st Str. — *Majestic*, Broadway, au coin de 59th Str. (pl. I 2), dep. $ 1 1/2. — *New York Theatre*, Broadway, entre la 44th et la 45th Str. (pl. G 2); 25 c. à $ 1 1/2. — *Belasco Theatre*, Broadway, au coin de West 42nd Str. (pl. G 2); 50 c. à $ 2. — *Criterion*, Broadway, au coin de la 44th Str. (pl. G 2); 50 c. à $ 1 1/2. — *Savoy* (pl. G 2), West 34th Str., 112; dep. 50 c. — *Victoria*, Seventh Av., au coin de 42nd Str. (pl. G 2); dep. 50 c. — *Princess*, Broadway, au coin de 29th Str. (pl. F 3); 50 c. à $ 2. — *Murray Hill Theatre*, Lexington Av., au coin de 42nd Str. (pl. G 3); 25 c. à $ 1 1/2. — *Vaudeville*, West 44th Str., 19; troupes françaises; $ 1 à 2 1/2. — *Casino*, Broadway, au coin de 39th Str. (pl. G 2), pour opérettes; 50 c à $ 2; en été, concerts sur le belvédère (v. p. 18). — *Grand Opera House* (pl. F 2), Eighth Avenue, au coin de 23rd Str. (2200 places); 25 c. à $ 1 1/2. — *Garden Theatre*, Madison Av., au coin de 27th Str. (pl. F 3); pour la comédie; 50 c. à $ 2. — *Manhattan Theatre*, Broadway, au coin de 33rd Str. (pl. FG 2); 50 c. à $ 1 1/2. — *Knickerbocker Theatre*, au coin du Broadway et de 38th Str. (pl. G 2); 50 c. à $ 2. — *Garrick Theatre* (pl. G 3), West 35th Str., à l'E. de la Sixth Av.; 50 c. à $ 2. — *Bijou Theatre*, Broadway, entre les 30th et 31st Strs. (pl. F 3); 50 c. à $ 1 1/2. — *Fourteenth Street Theatre* (pl. E 2), près de la Sixth Avenue; pièces populaires; 25 c. à $ 1 1/2. — *Irving Place Theatre (Amberg's)*, au coin de l'Irving Place et de l'East 15th Str.; allemand; 35 c. à $ 1 1/2. — *Thalia*, Bowery, 48 (pl. C 4); pièces dans le jargon anglo-juif (yiddish); 25 c. à $ 1 — *Third Avenue Theatre*, entre les 30th et 31st Strs. (pl. F 3), mélodr. et pièces populaires; 15 à 75 c. — *American Theatre* (pl. G 2), Eighth Av., près de 42nd Str., av. jardin sur le belvédère; pas cher et bon; pour opéra, pièces populaires, etc.; 25 c. à $ 1. — *Empire Theatre*,

Broadway, au coin de 40th Str. (pl. G 2); 50 c. à $2. — *Herald Square Theatre*, Broadway, au coin de 35th Str. (pl. G 2); 50 c. à $2. — *Drury Lane Theatre*, 34th Str., près de l'Eighth Av. (doit être prochainement ouvert). — *Harlem Opera House*, 125th Str., près de la Seventh Av. (pl. O 3); 25 c. à $1½. — *West End Theatre*, West 125th Str., près de la Fourth Av. (pl. O 3); 25 c. à $1. — Il y a plusieurs autres théâtres inférieurs dans la Bowery (p. 32); v. les journaux.

Lieux de divertissement. *Madison Square Garden* (pl. F 3; p. 44), un vaste «bloc» entre les Madison et Fourth Avenues et les 26th et 27th Strs., avec un amphithéâtre (15000 places) pour des expositions, des cirques, des assemblées, etc., un théâtre (v. p. 17), une grande salle de concerts et de bal (1500 pers.), un restaurant et un jardin découvert sur le toit (4000 pers.). De la tour, haute de 91 m., magnifique *vue de New York (ascenseur; entrée, 25 c., ouvert de 10 h. à 6 h. — *Eden Musée*, 23rd Str., entre les Fifth et Sixth Avenues; galerie de figures de cire, avec concerts, etc., ouvert de 11 h. du m. à 11 h. du s., le dim. de 1 h. à 11 h.; entrée, 50 c., le dim. 25 c. — *Tony Pastor's*, dans le Tammany Hall Building (pl. E 3; p. 35), spectacles divers; 25 c. à $1. — *Proctor's Theatres*: West Broadway, au coin de 28th Str. *(Fifth Avenue Theatre)*, 23rd Str., 125th Str et 58th Str., près de la Third Av., tous quatre pour spectacles div. avec représentations ininterrompues; entrée, dep. 25 c. — *Keith's Union Square Theatre*, du côté S. de l'Union Square; spectacles div., 25 c. à $1. — *Weber et Field's (Broadway Music Hall)*, Broadway, au coin de 29th Str.; dep. 50 c. — *Casino Garden*, sur le toit du théâtre du Casino (v. p. 17), jardin-brasserie où il y a concert en été; entrée gratuite pour le public du théâtre. — On ne saurait recommander les locaux inférieurs de ce genre, comme ceux dits: «*Dime Museums*», et l'étranger fera bien d'éviter la plupart des «*Concert Saloons*».

Concerts. Les concerts de New York rivalisent en partie avec les meilleurs d'Europe. Les concerts de la *Philharmonic Society* (fondée en 1842), qui, pendant la saison (nov.-avril), ont lieu toutes les 3 ou 4 sem. le sam. à 8 h. ¼ du s. dans le Carnegie Music Hall (p. 45; chef d'orchestre, M. Emil Paur), occupent le premier rang; répétition générale, à prix réduits, le vendr. la veille du concert, à 2 h. Bons concerts d'abonnés au *Waldorf-Astoria Hotel* (p. 8). Puis viennent les concerts de l'*Arion* (au local de ce club, dans la Park Avenue, v. p. 43), du *Liederkranz* (58th Str., entre les Park et Lexington Avenues, v. p. 43), du *Beethoven Mænnerchor* (chœur des hommes), du *Sængerbund*, du *Mendelssohn Glee Club* (West 40th Str.), de la *Musical Art Society* (env. deux par année), etc. Le public de ces concerts se compose surtout de membres et d'abonnés, toutefois on délivre généralement un nombre restreint de billets. On donne, en outre, d'autres bons concerts le dim. soir aux *Carnegie Music Hall* et *Metropolitan Opera House* (p. 17). En été, il y a souvent concert au *Parc Central* (les sam. et dim. après midi), à la *Battery*, au *Tompkins Square* (p. 44), etc. Pour plus de détails, consulter les journaux.

Expositions de peinture. Au *Musée métropolitain*, v. p. 49; à la *Lenox Library*, v. p. 41; à la *Société historique de New York*, v. p. 44. *Exposition annuelle* à la Société des Beaux-Arts (Society of Fine Arts), West 57th Str., 215, entre la Seventh Av. et le Broadway (janvier); à la *Société des Artistes américains* (Society of American Artists), au même local (mars-avril); à l'*American Water Color Society*, aux American Art Galleries, au coin du Madison Sq. et de la 23rd Str., plus tard à la nouvelle Académie des Beaux-Arts (p. 45; au printemps); le *New York Water Color Club*, à la Société des Beaux-Arts (décembre); *Architectural League*, au même local (février); *Society of Landscape Painters* (paysagistes), généralement chez Knœdler & Co. (p. 21; avril); *Ten American Painters*, chez Durand-Ruel (p. 21; avril). Pendant la bonne saison, des sociétés comme le *Lotos*, l'*Union League*, le *Century*, le *Salmagundi Club*, etc., organisent d'autres expositions. De nov. en mai, il y a des expositions privées d'artistes («One Man Shows») chez les marchands d'objets d'art comme Knœdler, Durand-Ruel, Noe, Claussen, Tooth, Macbeth (tous dans la Fifth Av.). La *National Sculpture Society*, le *National Arts Club*, etc. organisent aussi des expositions dont les époques varient. Admission aux expos. annuelles, 25 à 50 c., aux clubs, av. des cartes,

dans les magasins, gratuitement. — Citons parmi les meilleures **collections privées**, celles de: *Mrs. Wm. Astor* (p. 41), *Mr. Wm. Rockefeller*, *Mr. Ed. D. Adams*, *Mr. H. O. Havemeyer* (p. 41), *Mr. C. T. Yerkes* (Fifth Av., 864; p. 41), *Mr. Cyrus J. Lawrence*, *Mr. George Gould* (p. 41; le Porte-étendard de Rembrandt, etc.), *Mr. H. P. Whitney* (p. 41), *Mr. Morris K. Jesup*, *Mr. J. Pierpont Morgan* (p. 44), *Mr. John Harsen Rhoades*, *Mr. James W. Ellsworth*, *Mr. George A. Hearn*, *Mr. Emerson McMillin* et *Mr. W. A. Clark* (p. 41). Les étrangers peuvent parfois les visiter, sur demande faite par écrit (avec carte de visite).

Sport. Les principales COURSES DE CHEVAUX *(Horse Races)*, près de New York, sont celles de la *Westchester Racing Association* au Morris Park, arrond. de Bronx; du *Jockey Club de Brooklyn*, à Gravesend, au N. de Coney Island; de la *Brighton Beach Racing Association*, à Brighton Beach, et du *Jockey Club de Coney Island*, à Sheepshead Bay; du *Queens County Jockey Club* à Aqueduct, Coney Island, et du *Metropolitan Jockey Club* à Jamaica. Du 15 avril au 15 nov., il y a une course par jour sur l'une de ces pistes (consulter les journaux). Entrée de la tribune centrale (grand stand), $2, de l' hippodrome (paddock), 50 à 75 c. — COURSES AU TROT *(Trotting Races)* à l'Empire City Park et à Brighton Beach.

Les principaux CLUBS DE YACHTS sont le *New York* (2000 membres), le *Seawanhaka*, l'*American* (yachts à vapeur), l'*Atlantic*, le *Larchmont*, etc.; beaucoup de régates ont lieu dans le port et dans la baie de Long Island, et il y a une rég. à voiles chaque année à Newport. — Les promenades en BATEAUX A RAMES se font le mieux sur le Harlem River, où l'on peut avoir de petits bateaux à 50 c. l'h. Un grand nombre de clubs se trouvent ici, quelques-uns aussi sur les bords de l'Hudson et sur les côtes de Brooklyn et de Staten Island. Les promenades en canots (canoes) sont un passe-temps favori.

PROMENADES EN VOITURES *(Driving)*. Le grand rendez-vous est au Parc Central et à Riverside Drive, où l'on rencontre l'après-midi, quand il fait beau, tous les équipages élégants de New York. Les célèbres «trotteurs» (fast trotters) de New York se voient surtout dans les Seventh et St. Nicholas Avenues, au N. du Park Central, et dans le «Speedway» longeant le Harlem River au N. de 155th Str., et qui leur est exclusivement réservé. — Les CAVALIERS se rencontrent surtout au Parc Central et au Riverside Park. Le *New York Riding Club* (club d'équitation) possède un bel hôtel avec un manège dans 58th Str., entre les Fifth et Madison Avenues.

AUTOMOBILES. Les principales sociétés cultivant ce sport (motoring) sont: l'*Automobile Club of America* (Fifth Av., 753), la *League of American Automobilists* et l'*American Automobile Association*. — CLUBS DE CYCLISTES *(Cycling)*: entre autres, le *New York Bicycle Club*, le *Harlem Wheelmen*, le *Century Wheelmen* et l'*Arion* (Brooklyn). On peut louer des bicycles sur le Boulevard, à l'Ocean Parkway (p. 65), etc. Des courses ont lieu en été, le samedi à Manhattan Beach et au champ de course du Berkeley Athletic Club, Morris Dock.

On joue au BASEBALL (sorte d'éteuf, jeu national des Américains) de mai à nov. Les principaux concours des joueurs de profession ont lieu sur la place des jeux de la *National League*, dans l'Eighth Av. et 157th Str., là où vient aboutir le chemin de fer élevé de la Sixth Av. et ceux de l'*American League* ont lieu au Broadway, entre les 165th et 168th Str. V. les affiches. — JEU DE CRICKET. Les principaux clubs sont: le *Livingston Field*, à Livingston (p. 60); le *Manhattan*, à Prospect Park; le *Paterson*, à Paterson (p. 226) et le *Brooklyn*, au Prospect Park. — LAWN TENNIS. Les clubs les plus importants sont le *New York*, à Washington Heights; le *West Side*, à Morningsside Heights; le *King's County*, aux Kingston et St. Mark's Avenues, à Brooklyn, et le *Macon*, Stuyvesant Av., à Brooklyn. Beaucoup de clubs athlètiques ont des places de tennis; il y en a aussi au Parc Central. Les étrangers peuvent jouer dans le *Tennis Building*, 41st Str. près de la Seventh Av.

PATINAGE *(Skating)*. On patine sur les lacs du Parc Central, du Van Cortlandt Park (p. 59), et du Prospect Park; puis au Ice Skating Palace (public), au coin de la Lexington Av. et de la East 107th Str.; patinage av. patins à roulettes au St. Nicholas Skating Rink, 66th Str., près de la Columbus Av.

Clubs de gymnastes *(Athletics): New York Athletic Club*, au coin de la Sixth Avenue et de 59th Str., avec une place pour les exercices et un local dans Travers Island (Long Island Sound); la *Columbia University* avec une place près du pont dit Williamsbridge; *St. George*, East 16th Str., 209; *St. Bartholomew*, East 42nd Str., 209; la *Young Men's Christian Association* (association chrétienne de jeunes gens), avec une place à Mott Haven et plusieurs salles de gymnastique dont la plus grande (club-house) est à la West 23rd Str. (p. 36). L'*Amateur Athletic Union* a ses bureaux au Broadway, 241.

Sociétés françaises: la *Société française de Bienfaisance* (fondée en 1809), West 34th Str., 322 et 324; le *Cercle français de l'Harmonie*, 5th Av., 11; l'*Union chrétienne de Jeunes gens*, West 24th Str., 49, etc.

Clubs (il faut être introduit par un membre): le *Manhattan Club*, au coin de East 26th Str. et du Madison Sq.; l'*Union League*, Fifth Av., au coin de 39th Str. (1880 membres), v. p. 39; l'*Union*, East 51st Str., 1 (1500 membres); l'*University*, Fifth Av., au coin de 54th Str., pour les gradués des Universités (3000 membres); *Century* (p. 39), West 43rd Str., 7 (artistes et savants; meetings renommés le premier sam. de chaque mois); le *Metropolitan*, Fifth Av., au coin de 60th Str. (le «Club des Millionnaires»); le *Lotos*, Fifth Av., 558; le *Knickerbocker* (p. 39), Fifth Av., au coin de 32nd Str. (450 membres; amateurs de sport, jeunesse dorée); le *Reform*, Fifth Av., 223 (pour la préparation des réformes politiques; 1000 membres); le *City Club*, West 34th Str., 19 (pour les réformes municipales); le *Merchants' Club*, Leonard Str., 108; le *New York*, Fifth Av., au coin de 35th Str.; le *St. Nicholas*, West 44th Str., 7 (650 membres, composés exclusivement de descendants de vieilles familles de New York); le *Republican*, West 40th Str., 54 (politique); le *Democratic*, Fifth Av., 617 (politique); l'*Authors' Club*, Seventh Av., 883 (Carnegie Music Hall); le *Press Club*, West 26th Str., 34; *The Players* (acteurs), Gramercy Park, 16, avec des tableaux, des reliques et les chambres occupées autrefois par Edwin Booth (1833-1893); le *Calumet Club*, Fifth Av., au coin de 29th Str.; la *Bar Association*, West 44th Str., 42; le *Lawyers' Club*, Broadway, 120; *Grolier Club*, East 32nd Str., 29; *Progress Club* (pl. L 2), West Central Park, au coin de 88th Str. (israélites); l'*Aldine Association*, Fifth Av., au coin de 18th Str. (Constable Building); la *Downtown Association*, Pine Str., 60 (ces deux derniers av. restaur.: «lunching clubs»); le *Harvard*, West 44th Str., 27; le *Yale*, West 44th Str., 30; le *Columbia University Club*, East 26th Str., 15; le *National Arts Club*, West 34th Str., 37, av. restaur. genre holl.; le *Lambs Club*, West 36th Str., 78; le *Catholic*, Central Park South (sud), 120; l'*United Service (Army et Navy)*, West 31st Str., 16; le *Barnard Club*, Seventh Av., 883 (mixte); l'*Eclectic*, club de femmes, Central Park West, 65; la *Sorosis*, club de femmes, assemblée tous les mois à l'hôtel Waldorf-Astoria; le *Women's University Club*, East 24th Str., 13; la *Women's Municipal League*, Madison Av., 262, s'occupe de réformes municipales.

E. Magasins. Bibliothèques. Journaux. Bains. Eglises. Collections.

Magasins (en angl. *Shops*, en améric. *Stores*). Les prix sont partout considérablement plus élevés qu'en Europe. Les plus beaux magasins se trouvent dans le Broadway, de 8th à 34th Str.; dans la Fifth Av., de 14th à 42nd Str.; dans Twenty Third Str., entre les Fifth et Sixth Av.; dans Fourteenth Str., entre le Broadway et la Sixth Av.; et dans la Sixth Av., de 12th à 23rd Str. (dans ces deux dernières rues, ils sont un peu moins chers). Les grands «Dry Goods Stores», immenses magasins de modes dans le genre du Bon Marché à Paris, forment une spécialité caractéristique, ce sont par ex.: *Arnold & Constable*, Broadway, 881, au coin de 19th Str.; *Lord & Taylor*, Broadway, 901; *Altman*, Sixth Av., 295; *John Wanamaker* (p. 35), Broadway, au coin de la 10th Str.; *Macy* (p. 37), au coin de la 34th Str. et du Broadway; *Stern* (p. 36), West 23rd Str., 32; *Mc Creery*, 23rd Str., près de la Fifth Av.; *Daniell*, Broadway, 761; *O'Neill*, Sixth Av., 327; *Siegel-Cooper Co.*, Sixth Av., 296; Le *Boutillier frères*, West 23rd Str.

Bibliothèques et cabinets de lecture *(Reading Rooms)*. Il y a à New York près de 350 bibliothèques plus ou moins publiques, dont les principales

sont: *New York Public Library*, v. p. 39; *Astor Library*, v. p. 34 (de 9 h. à 6 h.); *Mercantile Library* (p. 34), de 8 h. à 9 h. (il faut y être introduit par un membre); *Lenox Library*, v. p. 41 (de 9 h. à 6 h.); *Cooper Institute Reading Room* (p. 35), entrée libre de 8 h. du m. à 10 h. du s.; *Mechanics' Institute Library* (p. 40), West 44th Str., 16-24 (100 000 vol.; de 8 h. du m. à 8 h. du s.); *Young Men's Christian Association's Reading Rooms*, West 57th Str., 317, Madison Av., 361, West 125th Str., 5, etc. (de 8 h. à 10 h. gratuit.); *Young Women's Christian Association*, East 15th Str., 7 (de 9 h. du m. à 9 h. du s.); *New York Free Circulating Library*, West 42th Str., 226, Bond Str., 49, avec plusieurs succursales (de 9 à 9 h.); *New York Society Library*, University Place, 109, fondée en 1754 (100 000 vol.; de 9 h. à 6 h., salle de lecture, de 9 h. à 9 h.; seulement pour les membres); *Historical Society* (p. 44), les étrangers doivent être présentés par un membre (de 9 h. à 6 h.); *Mott Memorial Library* (médecine), Madison Av., 64 (de 10 h. à 5 h.); *New York Hospital Library*, West 16th Str., 6 (médecine; de 10 h. à 5 h.); *Law Institute Library*, Post Office Rooms, 116 à 122, quatrième étage (jurisprudence; 60000 vol.; de 9 h. à 10 h.); *American Institute Library*, West 44th Str., 19 (agriculture et industrie; de 9 h. à 6 h.); *Geographical Society*, West 81st Str., 15. *College Settlement Association*, Rivington Str., 95 (de 3 h $1/2$ à 5 h. et de 7 h. $1/2$ à 9 h., le mercr.; et de 10 h à. midi, le sam.); *Columbia University* (de 8 h. à 11 h.; entr. libre; p. 56); *New York University* (p. 61), etc.

Journaux. Le premier journal, la «New York Gazette», parut en 1725; puis le «Weekly Journal» fut fondé en 1734 par l'Allemand Zenger. Il paraît à New York 50 feuilles quotidiennes, env. 220 journaux et périodiques hebdomadaires, et 390 revues mensuelles, etc. On cite parmi les principaux journaux du matin: le *Herald* (3 c., indépendant), le *Times* (1 c.; indépendant), la *Tribune* (3 c.; républicain), le *World* (1 c.; démocratique, indépendant), le *Sun* (2 c.; républicain), l'*American* (1 c.; démocratique), la *Press* (1 c.; républicain et protectionniste); la *Newyorker Staatszeitung* (p. 32; 3 c.; indépendant). Les journaux du soir sont entre autres: l'*Evening Post* (3 c.; bonne feuille indépendante et libre-échangiste), les éditions du soir du *Sun* et du *World* (1 c. chaque), le *Telegram* (édition du s. du Herald, 1 c.), le *Journal* (éd. du s. de l'American) et le *Globe* (1 c; républicain). Journal français (quotidien): le *Courrier des Etats-Unis*. La plupart des feuilles quotidiennes publient des suppléments du dim. (5 c.). Mentionnons parmi les publications hebdomadaires les plus importantes: la *Nation*, organe politique et littéraire de premier rang (10 c.); l'*Outlook* (10 c.); l'*Independent* (10 c.); le *Town & Country; Collier's Weekly*, *Harper's Weekly*, et autres illustrés; *Life*, *Puck*, *Judge* et autres journaux amusants. Revues mensuelles les plus répandues: *Century*, *Scribner's*, *Harper's*, *North American Review*, *Popular Science Monthly*, *McClure's*, *Munsey's*, *Outing*, *Review of Reviews*, *The World's Work*, *Harper's Bazar* (pour dames), le *Ladies' Home Journal*, *St. Nicholas* (pour enfants), le *Critic*, le *Bookman* et le *Cosmopolitan*.

Librairies *(Booksellers)*. *Charles Scribner fils*, Fifth Av., 155; *Brentano*, Union Sq., entre les 15th et 16th Strs.; *E. Steiger & Cie*, Park Pl., 25; *G. E. Stechert*, East 16th Str., 9; *S. Zickel*, Duane Str., 129; *B. Westermann & Cie (Lemcke & Buechner)*, Broadway, 810; *Dodd, Mead & Cie*, Fifth Av., 372; *G. P. Putnam fils*, West 23rd Str., 27; *E. P. Dutton et Cie*, West 23rd Str., 31; *Dyrsen et Pfeiffer* (autrefois *Christern*), Fifth Av., 429 (livres étrangers); *Fleming H., Revell Cie*, Fifth Av., 156; *E. S. Gorham*, Fourth Av., 287; *F. W. Christern (Dyrsen & Pfeiffer)*, Fifth Av., 429. — Livres d'occasion *(Secondhand booksellers)*: *Ammon et Mackel* (d'abord Leggat), Chambers Str., 81; *Harper*, West 22nd Str., 14; *Smith*, New Str., 50; *Clark*, Fulton Str., 174; *Mendoza*, Ann Str., 17; *Richmond*, Fifth Av., 326; *Wright*, East 42nd Str., 6; *Bonaventure*, West 33rd Str., 6; *Bouton*, West 28th Str., 8. — Objets d'art: *Knoedler & Cie*, Fifth Av., 355; *Durand-Ruel; Clément & Cie; Schauss; Reichard; Avery; Boussod, Valadon & Cie; Cottier;* tous dans la Fifth Av. (nos. 389, 249, 204, 226, 368, 303, 144); *Wunderlich*, Broadway, 818; *Keppel*, East 16th Str., 20; *Taber*, Bond Str., 28.

Banquiers: *Crédit Lyonnais*, Pine Str., 27; *Auguste Belmont & Cie*, Nassau Str., 23; *Lazard frères*, Wall Str., 10; *Henry Bischoff & Cie*, au coin du Park

Row et de Center Str. (New Yorker Staats-Zeitung, p. 32); *Knauth, Nachod & Kühne*, William Str., 13; *J. & W. Seligman & Cie*, Broad Str., 21; *Brown frères & Cie*, Wall Str., 59; *J. Kennedy Tod & Cie*, Wall Str., 45; *J. Pierpont Morgan & Cie*, Broad Str., 3; *Ladenburg Thalmann & Cie*, Broad Str., 25; *Muller Schall & Cie*, Wall Str., 44.

Bains *(Baths)*. On peut prendre des bains chauds et froids dans tous les hôtels (25 à 75 c.) et chez tous les grands coiffeurs (25 c.). Bains turcs et russes (50 c. à $ 1½): *Hoffman House* (p. 8); *Capes & Ryan*, Lafayette Place, 18; *Hoefer (Ariston)*, au coin de Broadway et de 55th Str.; *Everard*, West 28th Str., 30; *Produce Exchange*, Broadway, 8; *Haynes*, West 26th Str., 41; *Women's Club*, East 46th Str., 9; *Easton*, Nsasau Str., 99; *Mayer*, Madison Av., 1944; *Riverside Baths*, West 69th Str. — *Bains d'eau salée* (avec bassin de natation), à la Battery (p. 27; 25 c.; chauds, 30 c). *Bains publics (Free Publics Baths)*, dans l'Hudson et l'East River. *People's Baths*, Centre Market Place, 9 (cabines particulières, 5 c).

Eglises *(Churches)*. Il y a à New York près de 560 églises, dont un cinquième de catholiques. Dans les églises protestantes, le culte commence généralement à 11 h. du m. et à 8 h. du s. V. les journaux du sam. On trouve dans le texte les églises les plus importantes des différentes communautés religieuses (Dutch Reformed, la plus ancienne de New York, Lutheran, Presbyterian, Protestant Episcopal, Methodist, Baptist, Congregationalist, Unitarian, Universalist, Quakers, Swedenborgian, Christian Science Churches).

Eglises catholiques *(Roman Catholic)*. *Cathédrale de St-Patrick* (p. 40), Fifth Av.; *All Saints*, Madison Av., au coin de 129th Str.; *St-François-Xavier*, West 16th Str., 36; *St-Etienne* (p. 45), East 28th Str., 149; *St-Paul l'Apôtre* (St. Paul the Apostle), Ninth Av., au coin de 59th Str.; *St-Gabriel*, East 37th Str., 312; *Ste-Agnès*, East 43rd Str., 143; *du Sacré-Cœur* (Sacred Heart), West 51st Str., 447; *St-Joseph*, Sixth Av., 59. — Eglises françaises; *St-Vincent de Paul*, West 23rd Str., entre 6th et 7th Av.; *St. Jean Baptiste*, East 76th Str., 159.

Eglises protestantes françaises. *Eglise française du Saint-Esprit*, 27th Str., 45 et 47; *Eglise évangélique française*, 16th Str., 126 et 128.

Principales églises pour la population de couleur: *St. Benedict the Moor*, Eigth Av., au coin de la West 53rd Str. (catholique); *Zion*, Bleecker Str., 351, et *Bethel*, West 25th Str., 239, ces deux méthodistes. — Quartier général de l'*Armée du Salut* (*Salvation Army*), West 14th Str., 120.

Synagogues. *Temple Emanu-El* (p. 39), Fifth Av., au coin de 43rd Str.; *Bethel*, Fifth Av., au coin de 76th Str.; *Shaaray Tephila*, W. 82nd Str., 127.

Hôpitaux. *Hôpital de la Société de Bienfaisance* (p. 20), West 34th Str., 320 et 322 (nouvel édifice en construction aux nos. 450-456 de cette même rue); *Hosp. of St. Vincent* (catholique; irlandais et français), West 21th Str., 174; *Hôpital italien*, 2nd Av., 2170; *Hahnemann Hospital* (homéopathique), Park Av., 657; *Beth Israel Hospital*, East Broadway, 196; etc.

Le **corps des pompiers de New York** *(Greater New York Fire Department)* a son principal quartier dans East 67th Str., 157. Il se compose de plus de 2700 pompiers, formant 136 compagnies de pompiers proprement dits (engine companies) et 44 comp. de sapeurs-pompiers chargés aussi du service des échelles (hoox et ladder companies), sous les ordres d'un directeur (Fire Commissioner), et il a de 8500 à 9000 incendies à éteindre par année; les frais annuels s'élèvent à env. 5 millions de doll. Le service et l'équipement technique sont excellents et la visite d'un hangar de pompes ou de l'un des six bateaux à incendie (fire boats, près de la Battery) ne sera pas sans intérêt.

Police. Le *poste central* (Central Police Station) est dans Mulberry Str., nº 300. La police municipale compte 80 «stations» ou postes et se compose d'env. 8100 hommes, officiers et agents (roundsmen) dont env. 5500 à Manhattan ou New York proprem. dit. La «Broadway-Squad» (escouade du Broadw.) se distingue surtout par la belle tournure de ses hommes.

Consulats: de *France*, M. Soufflot de Magny (cons. gén.), South William Str., 35; d'*Italie*, G. Branchi (cons. gén.), Broadway, 35; de *Belgique*, P. Mali, Worth Str., 85; de *Suisse*, J. Bertschmann, Exchange Pl., 18;

de *Russie*, Ladyshensky (cons. gén.), State Str., 17; de *Danemark*, Pearl Str., 130; de *Suède & Norvège*, State Str., 17; d'*Autriche-Hongrie*, Broadway, 33; des *Pays-Bas*, Broad Str., 116.

Bibliographie. New York, excellent résumé historique, par *Th. Roosevelt*, le président actuel, qui descend lui-même d'une vieille famille de New York (traduction française par A. Savine, Paris, 1903). Views of New York City (1903; 50 c.), par *Moses King*, avec 400 vues. On trouvera quantité de renseignements dans le *Brooklyn Daily Eagle Almanack*. Pour les adresses, consulter le *Trow's Directory*, qu'on trouvera dans chaque pharmacie ou bureau d'hôtel.

Collections et autres curiosités.

Aquarium, Castle Garden (p. 27), t. l. jours, de 10 h. à 4 h. (les lundi et jeudi, de 1 à 4 h.); gratuitement.

Assay Office (p. 29), t. l. jours, de 10 h. à 2 h. (sam. de 10 h. à midi); gratuitement.

**Bibliothèque Lenox* (p. 41), t. l. jours, de 9 h. à 6 h., le 1er étage, de 9 à 5 h. (fermée les dim. et fêtes); gratuitement.

Bourse des fonds (Stock Exchange; p. 29), heures de la bourse, de 10 h. à 3 h.; les visiteurs sont admis sur la galerie par l'entremise d'un membre.

Bourse des produits (Produce Exchange; p. 28), t. l. jours; les visiteurs sont admis sur la galerie; heures de la bourse, de 9 h. à 4 h.; gratuitement.

**Cathédrale de St-Patrick* (p. 40), t. l. journée; le culte a lieu fréquemment.

Douane (Custom House; p. 29), t. l. jours, de 10 h. à 2 h.; gratuitement.

**Eglise de la Trinité* (Trinity Church; p. 30), ouverte t. la journée.

Galeries de peinture, v. *Musée métropolitain*, *Lenox Library* et *Société historique de New York*.

Hôtel de ville (City Hall; p. 31), t. l. jours, de 10 h. à 4 h.; gratuitement.

Jardin botanique (p. 59), t. l. jours; gratuitement.

Jardin du Madison Square (p. 44), entrée de la tour (*vue), t. l. jours de 10 h. à 10 h., 25 c.

Jardin zoologique (p. 59), t. l. jours; 25 c. les lundi et jeudi, gratuitement les autres jours.

Monument du général Grant (p. 57), t. l. jours, jusqu'à la nuit tombante; gratuitement.

Musée des Arts Décoratifs, à la Cooper Union (p 35), t. l. jours, sauf les dim. et lundi, de 9 h. 1/2 à 5 h.; gratuitement.

Musée géologique à la *Columbia University* (p. 56); t. l. jours, de 10 h. à 4 h.; gratuitement.

**Musée d'histoire naturelle* (p. 47), t. l. jours, de 9 h. à 5 h.; les lundi et mardi, 25 c., les autres jours, gratuitement.

**Musée métropolitain des Beaux-Arts* (Metropolitan Museum of Art; p. 49), t. l. jours, de 10 h. à la tombée de la nuit; les lundi et vendredi, 25 c., gratuitement les autres j.; aussi de 8 h. à 10 h. du s., les mardi et vendredi, ainsi que le dim. après-midi.

Société historique de New York (p. 44), t. l. jours; il faut être introduit par un membre (fermée en août).

Sous-Trésorerie des Etats-Unis (Sub-Treasury of the United States; p. 29), t. l. jours de 10 h. à 3 h., entrée libre (pour visiter les caves, il faut être introduit par l'assistant du trésorier ou «Assistant Treasurer»).

World Office (p. 32), on peut visiter la coupole (*vue), de 8 h. 1/2 à 6 h.; 5 c.

Principales curiosités: **Musée métropolitain des Beaux-Arts* (p. 49); **Musée d'histoire naturelle* (p. 47); **Cathédrale de St-Patrick* (p. 40); *Lenox Library* (p. 41); *Promenade à pied ou en voit. dans le *Broadway* (p. 28) et dans la *Fifth Avenue* (p. 37); **Parc Central* (p. 45); **pont de Brooklyn* (p. 33); *pont de Williamsburg* (p. 33); **Riverside Drive* (p. 56); *monument du général Grant* (p. 57); *monument des Guerriers* (p. 57); *Columbia University* (p. 55); pont dit *High Bridge* (p. 58) et *pont Washington* (p. 58); *Bourse*

des fonds (p. 29); **église de la Trinité* (p. 30); maisons de *Tiffany* (p. 44) et de *Vanderbilt* (p. 40); *église de la Grâce* (p. 35); *Cour d'appel* (p. 36); *Flat-iron Building* (p. 36); *jardin zoologique* (p. 59); *Speedway* (p. 58); **port* (p. 25); *chemin de fer élevé de la Ninth Avenue* près de 110th Str. (p. 12). VUES: de la *Bourse des produits* (p. 28), du *World-Office* (p. 32), de l'*Equitable* (p. 30), du *Commercial Cable Building* (p. 29), du *New York Life Building* (p. 34), de la *statue de la Liberté* (p. 3) et du *Madison Square Garden* (p. 44). — On ne saurait trop recommander en été une promenade dans le yacht de la société «Seeing New York» (v. p. 15) ou dans un des bateaux à vapeur dits *Starin Excursion Steamers*, qui partent presque toutes les heures de l'extrémité de Cortlandt Str., contournent la Battery, et remontent l'East River à l'île dite Glen Island (p. 81), en passant par les détroits de Hell Gate et de l'île Longue; cette course donne une bonne idée de la configuration de l'île de Manhattan, ainsi que de la vie animée qui règne dans le port et sur les fleuves (billet d'aller et retour, 40 c.).

New York ou *Greater New York* (c.-à-d. New York le Grand), comme on l'appelle souvent dep. 1897, est après Londres la plus grande ville et la première place de commerce du monde. Elle est située sur la *baie de New York*, par 40° 45′ 23″ N. de latitude (à peu près celle de Naples) et 74′ 0′ 3″ O. de longitude. Sa superficie est de 830 kil. car. et elle se subdivise en cinq arrondissements (boroughs), à savoir: *Manhattan, The Bronx, Brooklyn, Queens* et *Richmond*. Elle mesure 56 kil. de longueur (du N. au S.) et 30 kil. de largeur au maximum. En 1900, New York comptait 3 437 202 hab. (v. p. 25; 3 716 139 en 1903), dont 1 270 080 (37 %) nés de parents étrangers. *Manhattan*, avec 1 850 093 hab., comprend la ville primitive dans l'île du même nom, langue de terre, qui, bornée à l'O. par l'*Hudson* ou *North River* (rivière du N.) et à l'E. par l'*East River* (rivière de l'E., un bras du *détroit de l'île Longue*), est séparée du continent, au N. et au N.-E., par le mince ruban du *Harlem River* et par la crique dite *Spuyten Duyvil Creek* (p. 173), ainsi que plusieurs petites îles dans l'Upper Bay et l'East River. L'île de Manhattan est longue de 21 kil. et sa largeur varie entre env. 500 m. et 4 kil. (largeur moyenne, 3 kil.). A l'exception du côté S. couvert de profondes couches de terrains alluviaux, l'île se compose surtout de gneiss et de rochers calcaires, que l'on a dû faire sauter, pour obtenir l'emplacement nécessaire aux rues et aux maisons. Elle s'abaisse des deux côtés d'une arête centrale qui la coupe à la moitié environ de sa longueur à partir du S.; à l'extrémité supérieure le sol monte à pic du Hudson jusqu'aux Washington Heights (80 m.), et s'abaisse du côté E. presque aussi brusquement pour former les Harlem Flats (dépression du Harlem). *The Bronx* (200 507 hab.) se compose du territoire au N. du Harlem River jusqu'à Mount Vernon (p. 59) et de plusieurs îles de l'East River et du détroit de l'île Longue. Manhattan et The Bronx forment encore auj. dans le langage usuel la ville proprement dite de New York et c'est aussi le sens que nous donnons à ce nom dans notre manuel. *Brooklyn* (1 166 582 hab.) embrasse l'anc. ville de ce nom et ses environs jusqu'à la mer (v. p. 62). *Queens* (152 999 hab.) comprend une grande partie de l'anc. Queens County, au N.-E. de Brooklyn, puis Flushing (p. 67), Long Island City (p. 66), Jamaïca, etc., et une partie de

Hempstead (à l'E. de la carte, p. 60/61). Enfin *Richmond* (67021 hab.) n'est autre que l'île dite Staten Island (p. 60).

En 1699, New York ne comptait que 6000 hab.; en 1776, près de 22000 (v. p. 26); lors du premier recensement dans les Etats-Unis (1790), elle en avait 33131: en 1800, 60515; en 1820, 123706; en 1840, 312710; en 1860, 813669; en 1880, 1206299 et en 1890, 1515301. En y comprenant Jersey City (p. 61), *Hoboken* (p. 61), et les faubourgs plus petits du territoire de New Jersey, qui se rattachent en réalité à New York, on augmenterait le chiffre total d'env. 400000 hab. La population comprend env. 250000 Irlandais, 325000 Allemands, 290000 Anglais et Ecossais, 145000 Italiens, 155000 Russes, 15000 Français, 60000 nègres et 10000 Chinois. Les catholiques en forment une grande fraction. Il y a env. 600000 Juifs. La moyenne des décès annuels est de 18 pour 1000.

Les autorités de Greater New York se composent d'un maire (mayor) et d'un conseil municipal (Municipal Assembly) formé de deux chambres, et il y a un président à la tête de chacun des cinq arrondissements.

La partie S. de la ville, qui est aussi la plus ancienne, est irrégulièrement construite et compte beaucoup de rues étroites et tortueuses. Cependant les vieilles maisons ont dû presque toutes faire place à de vastes constructions nouvelles, qui sont occupées par des «offices» (bureaux d'affaires), des banques et des entrepôts. Cette partie de la ville est uniquement consacrée aux affaires (business) et elle est le centre de sa richesse et de son puissant esprit d'initiative commerciale. Au-dessus de la treizième rue (13th Street), New York est bâtie avec la régularité d'un échiquier (pour le tracé des rues, v. p. 5), mais les bords escarpés de l'Hudson à l'extrémité N. de l'île ont forcément dérangé cette uniformité. Presque toute l'île de Manhattan jusqu'à 155th Street est actuellement couverte de rues et de maisons, tandis qu'en dehors de ce rayon, et surtout dans le «Borough of the Bronx» (p. 59), au delà du Harlem, il y a encore de vastes terrains à bâtir. Les noms de plusieurs villages, englobés dans l'accroissement de la ville, se sont conservés dans le langage usuel (Manhattanville, Harlem, Washington Heights, Morrisania, etc.). Relativement à sa grandeur, New York n'offre qu'un nombre quelque peu restreint de places dégagées, mais elle possède dans le Parc Central (p. 45) une magnifique promenade, tandis qu'on a réservé, au delà du Harlem, de vastes emplacements destinés à des jardins publics (v. p. 59). Les rues et les maisons les plus belles se trouvent à peu près au centre de l'île, où la Fifth Avenue, la Madison Avenue et les parties des rues traversières contiguës à ces grandes artères, appartiennent aux quartiers les plus élégants. Les îles du port relèvent du gouvernement des Etats-Unis, tandis que les îles de l'East River sont couvertes d'établissements de bienfaisance, de prisons et de maisons de correction dépendant de la municipalité (v. p. 60). Deux ponts suspendus (p. 33), d'un aspect grandiose, relient New York à Brooklyn; différents projets de ponts et de tunnels destinés à franchir le Hudson, sont en voie d'exécution (p. 6). Plusieurs ponts traversent le Harlem.

Le ***port de New York** (v. p. 3) est un des meilleurs du monde. L'*Upper Bay* (baie supérieure), le port proprement dit, long de

13 kil. et large de 6 kil. 1/2 à 8 kil. et qui contient plusieurs îles, est entièrement pris dans les terres. Le passage dit *Narrows* (p. 2) le réunit au port extérieur ou *Lower Bay* (baie inférieure). A la Battery, le port se bifurque en deux bras: à g. l'*Hudson* ou *North River* et à dr. l'*East River*. Ce dernier est de fait un canal de marée, qui relie la baie de New York au détroit de Long Island. Les côtes de l'île de Manhattan, entre les deux fleuves, présentent une surface d'ancrage de 48 kil., qui sont entièrement accessibles aux bâtiments transatlantiques, sauf 8 kil. dans le Harlem River (p. 58). De l'autre côté de l'Hudson, large ici d'env. 1 kil. 1/2, s'étend l'*Etat de New Jersey*, avec les villes de Jersey City, de Hoboken, etc. (comp. p. 61; bateaux-bacs, v. p. 15). A l'E. de l'East River se trouve *Long Island* (l'île Longue), avec Brooklyn et Long Island City (p. 67). La navigation est en général confinée dans l'Hudson, au-dessous de 23rd Str., et dans l'East River, au-dessous de Grand Str. Sur le premier sont les «piers» des paquebots transatlantiques, dont quelques-uns se trouvent du côté de New Jersey (p. 4). Des bateaux-bacs animent le cours des deux rivières (p. 15). Il y a sur les bords des *Pier Gardens* ou *Recreation Piers*, sortes de jardins pour les basses classes. Pour les îles, le Hell Gate, etc., v. p. 3, 60 et 80.

Histoire. Le Florentin Giovanni da Verrazzano a probablement visité l'île de Manhattan et l'embouchure de l'Hudson en 1524, mais l'histoire authentique de New York ne commence qu'avec le voyage d'exploration de *Henry Hudson*, en 1609 (p. 172). En 1624, la Cie. hollandaise des Indes occidentales fonda dans l'île de Manhattan le premier établissement durable, et le premier gouverneur général de la Nouvelle-Néerlande fut *Peter Minnewit* ou *Minuit*, de Wesel, qui acheta l'île aux Indiens pour le prix de 60 fl. La petite ville fondée par lui prit le nom de *Nouvelle-Amsterdam* et comptait env. 1000 hab. en 1650. Ses habitants établirent des plantations, firent le commerce des peaux avec les Indiens, et se retranchèrent derrière des palissades, dont la ligne coïncidait avec le tracé actuel de Wall Street (p. 29). *Peter Stuyvesant* (1647-1664) fut le dernier des quatre gouverneurs hollandais. En 1664, les Anglais sous le *colonel Nicholls* occupèrent en pleine paix la ville qui leur fut cédée au traité de paix de Bréda, en 1667, par les Hollandais. Ces derniers ne purent la reconquérir que momentanément en 1673. *Sir Edmond Andros* fut le premier gouverneur anglais. La ville changea son nom pour celui de *New York* en l'honneur du duc de York (plus tard le roi Jacques II), auquel son frère Charles II avait cédé la colonie. Parmi les évènements les plus importants de l'époque coloniale anglaise, il faut citer la révolte de *J. Leisler*, de Francfort, qui souleva le peuple contre l'oppression anglaise, en 1689-1691, après la chute des Stuarts, et l'*insurrection des nègres* en 1741 (les esclaves formaient alors près de la moitié de la population). Les députés de 9 des 13 Etats coloniaux se réunirent en 1765 à New York, pour protester contre la loi de timbre (Stamp Act; p. LV); le premier acte sanglan teut lieu en 1770 (six semaines avant le massacre de Boston, p. 90), lors d'une collision avec les soldats, qui avaient entrepris d'arracher l'«arbre de la Liberté», planté par les «fils de la Liberté». A cette époque, New York comptait env. 22000 hab. (moins que Boston et Philadelphie) et s'étendait, d'après la carte de Ratzer (1767), jusqu'aux environs du parc actuel de l'hôtel de ville (p. 31). Washington occupa la ville en 1776, toutefois les Américains se retirèrent de nouveau après les batailles de Long Island et de Harlem Heights (p. 62 et 58), et pendant 7 années, New York resta le quartier central des Anglais. Les troupes britanniques évacuèrent la ville, le 25 nov. 1783. De 1785 à 1790, New York fut le siège du gouvernement de la Fédération,

Elevated Railroad

Subway

2 3 4

Freight Depot
Mercantile Exch.
Walker St.
White St.
Franklin St.
Leonard St.
Worth St.
Thomas St.
Duane St.
Reade St.
Chambers St.
Warren St.
Murray St.
Park Place
Barclay St.
Vesey St.
Dey St.
Cortlandt St.
Liberty St.
Cedar St.
Albany St.
Rector St.
Morris St.
Hudson St.
West Broadway
Church St.
Broadway
Greenwich St.
Washington St.
West St.
Canal St.
Baxter St.
Mulberry St.
Mott St.
Bayard St.
Pell St.
Bowery
Chatham Sq.
East Broadway
Henry St.
Division St.
Catherine St.
Oliver St.
Monroe St.
Madison St.
James St.
Roosevelt St.
Oak St.
New Chambers St.
Rose St.
Frankfort St.
Dover St.
Ferry St.
Peck Slip
Beekman St.
Ann St.
Fulton St.
John St.
Maiden Lane
Pine St.
Wall St.
Cedar St.
Nassau St.
William St.
Pearl St.
Water St.
Front St.
South St.
Burling Slip
Fletcher St.
Old Slip
Hanover Sq.
Beaver St.
Stone St.
Bridge St.
Whitehall St.
State St.
Battery Pl.
Centre St.
Elm St.
Lafayette St.
Park Row
Manhattan Bridge
Brooklyn Bridge
Catharine Slip

H. Howard Sq.
Thalia Th.
Crim. Courts
Tombs
Mulberry Bend Park
New York Life I.
Stewart B.
Hall of Records
Court Ho.
CITY HALL
City Hall
PARK
Staats-Z.
Home Life
Postal Tel.
World
Tribune
N.Y. Press
Potter
Am. Tract Soc.
Post Office
Washington Market
St. Paul's Ch.
St. Paul B.
Park Row B.
Nat. Pk. Bank
Hudson Terminal
Mail
W.U. Telegr.
Maiden Lane B.
Singer B.
Cham. of C.
Clear. Ho.
Nat. Bk. of Com.
Mutual I.
W. St. B.
U.S. Realty
Trinity B.
Equit. L. I.
A. Surety
Han. Bk.
Trinity Ch.
U.S. Exp.
Manh. L. I.
St. Ex.
Treasury
Bk. of Am.
Drexel B.
Old Custom Ho.
Empire B.
C. Cable B.
Atlantic B.
Beaver B.
Cotton Exch.
42 Broadway B.
Cons. St. Ex.
Standard Oil Co.
Bowl. Green B.
Bowl. Green
Produce Exch.
Washington B.
Whitehall B.
New Custom Ho.
U.S.A.W. Bldg.
Jeannette Park
Fulton Market
Aquarium
BATTERY PARK
U.S. Barge Office
Interborough R. T. Tunnel
South F.
39th St. F.
Fulton Ferry
Wall St. Ferry
Long Island City
N

C B A

Ellis I.
Liberty I.
Communipaw F.
Governor's I.
Staten I.
Hamilton F.





Wagner & Debes' Geogr. Estabt. Leipzig

dont elle resta la capitale jusqu'en 1797. La ville comptait 60 000 hab. au commencement du XIXe s.; dès lors elle s'accrut avec une rapidité prodigieuse, surtout dès que l'immigration y vint affluer, après la guerre de 1812, dans laquelle New York eut beaucoup à souffrir du blocus. En 1807, le premier vapeur remonta l'Hudson (p. 172), et l'ouverture du canal d'Erie (p. 182) en 1825 donna au commerce de la ville une vigoureuse impulsion. Le premier chemin de fer (le Harlem Railroad) s'ouvrit en 1831, et le chemin de fer élevé, en 1867; on introduisit l'éclairage au gaz en 1825, la lumière électrique en 1881. Dans la guerre de Sécession, New York envoya 116 000 hommes aux armées fédérées, mais elle fut en 1863 le théâtre d'une émeute (Draft Riot) dirigée contre l'enrôlement des troupes, qui coûta la vie à 1000 pers. La ville eut longtemps à souffrir des intrigues d'une faction dite «*Tweed Ring*» qui s'était emparée de l'administration municipale, jusqu'à ce qu'en 1872 Boss Tweed et ses complices furent convaincus de concussion et emprisonnés. En mars 1888, la ville a été ravagée par un «blizzard» (tempête de neige) formidable, qui coupa toute communication avec l'extérieur et causa des pertes énormes. Brooklyn et un grand nombre d'autres localités de l'Etat de New York ont été englobés dans la ville (v. p. 24) en 1897.

Commerce et industrie. Plus du 50 % du commerce total des Etats-Unis avec l'extérieur passe par le port de New York. De 1902 à 1903, la valeur des importations et des exportations atteignit le chiffre de 1124 millions ½ de dollars; 3830 navires, jaugeant 9 millions de tonnes (à 2 m. cub. 832), entrèrent dans son port en 1903. Les droits d'importation s'élevèrent à 183 millions de doll. Le ⅘ env. des immigrants aux Etats-Unis abordent à New York, soit 631 885 en 1902-1903. La valeur de la propriété imposée est d'env. 4800 millions de doll. et la dette de la ville s'élève à 300 mill. de doll. Les manufactures de New York sont très importantes et très variées; la valeur de leurs produits se monta en 1900 à $1 371 358 468, représentant le travail de 462 763 ouvriers.

L'extrémité S. de l'île, où se trouve New York, est occupée par la **Battery** (pl. A 3), grande place d'env. 8 hect. d'étendue, qui doit son nom au fort d'Amsterdam (v. p. 26 et 28) construit en 1626 et détruit en 1787; il offre une belle vue du port. On y voit dep. 1893 la statue de *John Ericsson* (1803-1889: v. p. 390), ingénieur et inventeur suédois-américain, due à J. Scott Harley. La grande rotonde du côté O. est *Castle Garden*, autrefois un lieu de divertissement avec une salle de concert, où p. ex. Jenny Lind célébra en 1850 ses premiers triomphes sur le sol américain, et de 1855 à 1890 le quartier provisoire des immigrants (transféré auj. dans l'Ellis Island, v. p. 3). C'est actuellement un **aquarium** (pl. A 3; entrée, v. p. 23; catalogue, 10 c.), qui mérite d'être vu. Un peu plus à l'E., l'*United States Barge Office* (pl. A 3), avec une tour haute de 30 m., faisant partie des bâtiments de la douane (p. 28). Au N., au coin des Washington et West Strs., le *Whitehall Building* (pl. A 3), édifice haut de 20 étages. Pour les bateaux à vap. et les bateaux-bacs, v. p. 6 et 15.

A la Battery se rattache au N. le BOWLING GREEN (pron. bôl-; pl. A 3) ou *boulingrin,* petite place jadis entourée de maisons de notables et qui fut comme le noyau de New York. On y voit la statue du maire *Abraham de Peyster* (1657-1728), par G. E. Bissell. Une statue de George III d'Angleterre, qui s'y trouvait d'abord, a été renversée le jour de la déclaration de l'Indépendance des Etats-Unis (p. LVI) et fondue pour en faire des balles. Les grilles datent

encore de l'époque antérieure à la Révolution. A l'O. du Bowling Green, le Washington Building (v. ci-dessous); au S., la nouvelle Douane, et à l'E., la Bourse des Produits. Au N., le Broadway (v. ci-dessous) se dessine en perspective, comme un défilé, entre des maisons géantes (skyscrapers; v. p. 3).

La nouvelle **Douane** (*New Custom House;* pl. A 3; v. p. 29), énorme construction en granit bâtie dans le style de la Renaissance française par *Cass Gilbert,* a été commencée en 1902 sur l'emplacement de l'anc. fort d'Amsterdam (v. p. 27). Sa façade N. est décorée de groupes de figures colossales: l'Europe, l'Asie, l'Afrique et l'Amérique, et de douze statues allégoriques de Puissances maritimes.

La **Bourse des Produits** (*Produce Exchange;* pl. A 3) est un vaste bâtiment en terre cuite et en briques, dans le style de la Renaissance ital., avec de nombreux bureaux de banque, et une grande salle longue de 67 m., sur 43 m. de large et 18 m. de haut au 1er étage (entrée, v. p. 23). La tour haute de 68 m. offre une vue splendide de la ville et du port (ascenseur).

Le ***Broadway** («Voie Large»), la principale rue de New York, s'étend du Bowling Green, où elle commence, sur une longueur de 30 kil. jusqu'à Yonkers (p. 177) et elle offre jusqu'à 33rd Str. le spectacle d'une circulation prodigieuse, qui atteint toute son intensité aux heures de la bourse, dans le bas de la rue. Celui-ci est presque entièrement occupé par des magasins en gros, des compagnies d'assurance, des banques, etc., auxquels succèdent, dans le haut, un grand nombre d'élégants magasins.

Le *Washington Building* (v. ci-dessus), Broadway no. 1 (à g.), est une maison d'affaires haute de 10 étages, construite par Cyrus W. Field, l'instigateur de l'installation du premier câble transatlantique. A côté, le *Bowling Green Building,* édifice à 16 étages et dû à des architectes anglais. Entre autres maisons de commerce importantes, dans la partie inférieure du Broadway, on remarque encore les grands *Welles* et *Standard Oil Co. Buildings* (à dr., nos. 18 et 26; pl. A 3), le *42 Broadway Building* (à dr., n° 42; pl. A 3), à 20 étages et contenant 1050 bureaux, et *Aldrich Court* (à g., nos. 43-45), sur l'emplacement de la première habitation d'hommes blancs dans l'île de Manhattan (v. p. 26), si l'on en croit la plaque commémorative qui s'y lit. En face, le *Tower Building* (no. 50; pl. A 3), haut de 56 m. sur une largeur de 7 m. 60 seulement. Plus loin, à dr., au coin de l'Exchange Place, l'*Exchange Court Building,* avec des statues de Stuyvesant (p. 26), de Clinton, de Hudson (p. 26) et de Wolfe (p. LV), bronzes dus à J. Massey Rhind, et la *Consolidated Stock and Petroleum Exchange* (pl. A 3), une bourse des fonds et du pétrole (on peut en visiter la galerie). A dr., aux nos. 64-68, le bâtiment en grès clair de la *Manhattan Life Insurance Co.* (pl. A 3; belle vue de la tour haute de 106 m.). A g., au coin de Rector Str., l'*Empire Building* (pl. A 3), haut de 20 étages, dont le grand hall forme un passage animé entre le Broadway et la

station de Rector Str. du ch. de fer élevé. Puis viennent à g. l'*église de la Trinité* (v. p. 30), à dr. *Wall Street*.

Wall Street (pl. A 3), rue qui se détache à dr. du Broadway, est le siège de la haute finance, où s'exerce le contrôle supérieur sur toutes les affaires du pays qui s'y centralisent. Cette rue, qui coïncide avec l'anc. ligne de fortifications de la ville hollandaise (v. p. 26), se compose presqué exclusivement des hôtels du monde financier. Signalons, entres autres : à g., au coin de Nassau Str., le *Manhattan Trust Building*, haut de 82 m.; en face, la **Sous-Trésorerie** (*United States Sub-Treasury*, pl., A 3; entrée, v. p. 23), avec un portique en marbre à colonnes doriques; sur le perron, une grande statue de *George Washington*, bronze par J. Q. A. Ward (1883). Là s'élevait jadis le Federal Hall, où le premier Congrès des Etats-Unis siégea en 1789 et où Washington, le premier président, prêta le serment à la constitution. A côté, l'*Assay Office* (bureau de contrôle) des matières d'or et d'argent (entrée, p. 23). En face, au coin de Broad Str., le *Drexel Building* (pl. A 3), édifice de marbre blanc dans le style Renaissance, où la banque J. Pierpont Morgan & Co. a ses bureaux. Au n° 41, *Wall Street Exchange*, bâtiment à 25 étages, qui regarde l'Exchange Place. Plus loin, à g., au coin de William Str., la *banque d'Amérique*, et à dr., à l'autre coin, le bâtiment de l'anc. **Douane** (*Old Custom House*, pl. A 3) construction massive en granit sombre, avec un portique de colonnes ioniques. L'intérieur se compose d'une vaste rotonde, que couronne une coupole reposant sur huit énormes colonnes de marbre. Ce bâtiment, acheté par la National City Bank, doit être démoli après l'achèvement du nouvel édifice mentionné p. 28. En face de la Douane, l'*Atlantic Mutual Insurance Co.* (pl. A 3). Entre la Hanover Str. et Pearl Str. (où est la *Bourse du Coton*, Cotton Exchange), à dr., le *Sampson Building*, et en face à g., le *Tontine Building*. Au carrefour des Wall, Pearl et Beaver Strs. s'élève le nouvel immeuble dit *Beaver Building* (pl. A 3), à 15 étages. Wall Str. croise plus loin les *Water* et *Front Strs*., et aboutit dans *South Str.* près du bateau-bac pour Montague Str., à Brooklyn (p 15).

Dans Broad Str., rue animée qui se détache de Wall Str. en face de la Sous-Trésorerie, s'élève à dr. la ***Bourse des fonds** (*Stock Exchange;* pl. A 3), haut édifice de marbre avec des entrées latérales dans Wall et New Str., achevé en 1903 sur les plans de G. B. Post. Le spectacle qu'offre la Bourse de New York, avec son tumulte et sa surexcitation, laisse bien loin derrière lui les scènes analogues de nos Bourses européennes; visite, v. p. 23. Il se négocie souvent ici, en un seul jour, pour $ 30000000 d'actions de chemins de fer et d'autres fonds. La Bourse compte env. 1200 membres et l'on a payé jusqu'à $ 82000 le privilège d'en faire partie. — En face de la Bourse, à côté du Drexel Building (v. ci-dessus), se trouve le *Mills Building*, immeuble d'une des plus anc. maison d'affaires (1882), qui paraît maintenant presque petit en comparaison de ses gigantesques voisins. A l'angle S.-E. de Broad Str. et de l'Exchange Place, le *Broad Exchange Building*, à 20 étages, haut de 84 m. Le *Commercial Cable Building*, à proximité, avec ses deux dômes, est haut de 96 m. 60 (vue du toit; il faut un permis de M. le Directeur ou «Superintendent»). Broad Str. aboutit dans South Str. au bord de l'East River, au N.-O. non loin de la Battery (p. 27).

Nassau Str., qui court au N. de Wall Str., en face de Broad Str., contient le local de la Cie. d'assurance sur la vie dite **Mutual Life Insurance Co.* (pl. B 3), fondée en 1843, bâtiment magnifique, mais qui n'est pas placé à son avantage dans cette rue étroite. Au coin de Pine Str., l'immeuble à 22 étages de la *Banque de Hanovre* (pl. A 3), achevé en 1903, et au coin de Cedar Str., la *Banque Nationale de Commerce* (pl. B 3). — La *New York Clearing House Association* (pl. B 3), le bureau central des règlements de compte des banques de New York, occupe un magnifique édifice incombustible et incrochetable, construit en 1896 par Gibson, dans Cedar Str., entre Nassau Str. et le Broadway. Elle négocie un chiffre d'affaires de 240 millions de doll. par jour en moyenne, soit 70 milliards de doll. par année. Le caveau des valeurs en caisse peut être submergé. Dans Liberty Str., la prochaine rue traversière au N. de Cedar Str., le nouvel immeuble achevé en 1902 de la **Chambre de Commerce* (Chamber of Commerce;

pl. B 3) de New York, fondée en 1768 et la plus ancienne des Etats-Unis. s'est un édifice en granit et en marbre, dû à J. B. Baker; à la façade, des statues de De Witt Clinton, John Jay et Alex. Hamilton.

Du côté O. du Broadway, en face de Wall Str., s'élève l'***église de la Trinité*** (*Trinity Church;* pl. A 3), enclavée auj. entre des maisons géantes. C'est un bel édifice gothique en grès, construit en 1839-1846, à la place d'une anc. église datant de 1626, sur les plans de *R. M. Upjohn*, avec une tour haute de 86 m. (308 degrés; il faut l'autorisation du pasteur pour y monter). L'église possède des biens-fonds pour une valeur de 2 millions de doll. env., avec un revenu de $ 100000, affecté à l'entretien de plusieurs églises succursales et à des œuvres de bienfaisance.

L'INTÉRIEUR (entrée, v. p. 23), qu'éclaire un faible jour qui filtre à travers les vitraux peints des fenêtres, forme un contraste frappant avec l'agitation bruyante du Broadway. L'autel, avec un retable érigé à la mémoire de W. B. Astor, est richement orné de marbre et de mosaïques. Les belles portes de bronze rappelant le souvenir de John Jac. Astor (p. 34) sont dues à C. Bitter (né à Vienne en 1867). Dans le prétendu «Bishops's Room», le cénotaphe de l'évêque *Onderdonk;* dans la sacristie, un monument de l'évêque *Hobart* (1775-1830), en marbre blanc. — Au coin N.-E. du CIMETIÈRE, un monument gothique élevé en l'honneur des patriotes américains, qui périrent dans les prisons anglaises pendant la guerre d'Indépendance; à côté, une statue du *Judge Watt*, recorder (syndic) de New York du temps de la domination anglaise, bronze érigé en 1892. Du côté S., la tombe d'*Alexandre Hamilton* (homme d'Etat célèbre, un des fondateurs de l'Union, m. 1804). *Robert Fulton* (1765-1815; v. p. 172) repose dans un caveau de la vieille famille Livingston (p. 176; 177) de New York, au S. du chœur. Dans l'angle S.-E. de l'église, le monument du capitaine *Laurence*, qui périt en 1813 en défendant le «Chesapeake», un vaisseau de guerre, contre la «Shannon», une frégate anglaise. La plus anc. pierre tombale date de 1681.

Ensuite, dans Broadway, le *Trinity Building,* qui doit être reconstruit dans des dimensions colossales. Presque en face de l'église de la Trinité, au n° 80 de Broadway, le splendide édifice de l'**Union Trust Co.* (no. 80). Puis, au coin de Pine Str., l'immeuble à 23 étages (93 m.) de l'*American Surety Co.* (pl. A 3), où se trouve la station météorologique de l'Etat (Weather Bureau), vulgairement nommée «Old Probabilities». — Plus loin, entre Pine Str. et Cedar Str., le palais de la Cie. d'assurance sur la vie dite **Equitable* (pl, Equit. Off., B 3; 1500 locataires; vue du toit), avec un caveau incombustible et incrochetable de la Mercantile Safe Deposit Co., contenant 25000 coffre-forts et muni d'une porte d'acier de 0 m. 50 d'épaisseur. Il peut être submergé avec de la vapeur bouillante. Plus loin à g., encore en deçà de Fulton Str. (v. ci-dessous), l'immeuble en briques de la *Western Union Telegraph Co.* (n° 195; pl. B 3; p. 16); à dr., le *Broadway-Maiden-Lane Building* (pl. B 3), à 18 étages.

FULTON STREET, une des rues les plus animées de la ville, conduit à l'E. au *Fulton Market* (pl. B 3-4; marché aux poissons, huîtres, etc.) et au bateau-bac dit *Fulton Ferry* (pour Brooklyn); à l'O. au *Washington Market* (pl. B 2), marché dont la richesse en fruits, légumes et autres comestibles mérite une visite.

Au coin S.-E. de Fulton Str., le bâtiment en briques rouges où se trouve la rédaction de l'*Evening Post* (pl. B 3; p. 21); au coin S.-O. se

dresse comme une tour l'immeuble du journal dit *Mail & Express*, et au coin N.-E., la nouvelle façade de la *National Park Bank.* — Plus loin, du côté dr. du Broadway, le *St Paul Building,* haut de 94 m. (26 étages). En face, l'**église St-Paul** (*St. Paul's Church;* pl. B 3), la plus vieille église de New York, achevée en 1756.

Le cimetière contient quelques monuments funéraires intéressants (le tombeau d'*Emmet*, patriote irlandais, au S.-E. de l'église, etc.); dans le vestibule E. (sur le Broadway), un monument à la mémoire du général *Richard Montgomery*, tué à Québec en 1775.

Le Broadway atteint ensuite l'extrémité S. du *parc de l'Hôtel-de-Ville* (City Hall Parc; pl. B 3), place entourée de beaux immeubles et où se trouvaient jadis les «Commons» (pâturage communal). Dans le triangle, entre le Broadway et le *Park Row* (v. p. 32), s'élève la **poste** (*Post Office;* pl. B 3), édifice colossal du style renaissance, avec un comble français à la mansarde, achevé en 1876. Les quatre façades sont longues de 88, 103, 40 et 97 m. Les bureaux de la poste occupent env. 2500 employés; le nombre des lettres et autres objets reçus et envoyés s'élève à env. 1 milliard 400 millions par année (v. p.16). Au 4e étage, les *United States Courts* (tribunaux).

L'***hôtel de ville** (*City Hall*; pl. B 3), derrière la poste, au N., renferme les bureaux du «Mayor» (maire) de Greater-New York (v. p. 15) et des autres autorités municipales. C'est un bel édifice en marbre, style renaissance, avec un portique à colonnade, des ailes saillantes et un clocher à dôme, construit de 1803 à 1812, par *John McComb.* La façade postérieure est en grès, parce qu'à l'époque de sa construction, on ne croyait pas, dit-on, qu'aucun personnage d'importance vînt jamais habiter au N. de l'édifice alors trop éloigné de la ville.

La *salle du Gouverneur* (Governor's Room; visible de 10 h. à 4 h.), destinée aux réceptions officielles, contient les fauteuils où siégèrent les membres du premier Congrès des Etats-Unis, le fauteuil présidentiel de Washington, le bureau sur lequel il écrivit son premier message au Congrès, le bureau de Jefferson et autres souvenirs historiques, les portraits de Lafayette, de Hamilton et de plusieurs gouverneurs anglais de New York, ainsi qu'une statue de Jefferson. Dans la *salle du Conseil* (Council Chamber), un grand portrait de Washington, par Trumbull.

Au N. du City Hall s'élève le **palais de Justice** (*Court House;* pl. B 3), palais de marbre construit de 1861 à 1867, avec une façade centrale ornée d'une colonnade du côté de Chambers Str. L'intérieur, dont la décoration est pleine de goût, contient plusieurs tribunaux et différents bureaux de l'administration municipale. Cet immeuble a coûté 12 millions de dollars par suite des exactions du «Tweed Ring» (p. 27). — En face du Court House, dans Chambers Str., se trouvent différents bureaux de la municipalité, entre autres ceux des archives municipales, dans le nouveau **Hall of Records** (pl. B 3) ou *Register's Office,* joli édifice dans le style de la Renaissance française, revêtu de granit; il doit être richement décoré tant au dehors qu'à l'intérieur. Frais de construction, 6 millions de doll.

Dans l'angle S.-O. du City Hall Park se trouve une belle statue de *Nathan Hale*, capitaine que les Anglais, après avoir occupé New York (v.

p. 26) pendirent comme espion en 1776; c'est un bronze dû à Fr. Macmonnies (1893). — Le nouveau *ch. de fer électr. souterrain* a également sa tête de ligne au parc de l'Hôtel-de-Ville (v. p. 12).

Le parc de l'Hôtel-de-Ville est borné au S.-E. par le **Park Row** (pl. B 3), avec les palais de plusieurs grands journaux. Un immeuble remarquable et d'un style sobre est celui du *New York Times,* construit par G. B. Post, en pierres claires avec des fenêtres à plein cintre, mais dont l'entrée est trop petite (pour le nouvel édifice, v. p. 37). Le **Tribune Building* (pl. B 3), qui lui est contigu au N., est un bâtiment colossal en briques rouges avec détails en pierres de taille et une tour haute de 87 m. Le **Pulitzer Building*. avec le *World Office* (pl. B 3), offre de son dôme, haut de 94 m. 50 (114 m. 50 jusqu'à la lanterne; ascenseur; entrée, v. p. 23) une splendide *vue de New York.

Le *Potter Building,* où se trouvent les bureaux de la New York Press, occupe le même carré de maisons que le Times. Au coin des rues Nassau et Spruce Str., l'immeuble de l'*American Tract Society* (pl. B 3), haut de 93 m. (23 étages; restaur., v. p. 10). A dr. du Potter Building, en face du côté S. de la poste, s'élèvent les 30 étages du **Park Row Building** (pl. B 3), achevé en 1898, sur les plans de R. H. Robertson, avec 950 bureaux et les tours les plus hautes de New York (111 m.; *vue). En face des bureaux des journaux mentionnés ci-dessus, dans le Printing House Square, la statue de *Benjamin Franklin,* qui passe en quelque sorte pour le patron des journalistes américains, bronze par Plassman, et devant l'édifice de la Tribune, la statue assise de son célèbre fondateur *Horace Greeley,* bronze par Ward (1872). Plus loin, au coin de Tryon Place, le vaste édifice de granit d'un journal allemand, la *New Yorker Staats-Zeitung* (pl. B 3; v. p. 21).

Le prolongement du Park Row et la rue adjacente *Baxter Str.* (la «Bay») sont occupés surtout par des juifs brocanteurs de vieux habits. Le Park Row aboutit au Chatham Square, d'où la **Bowery** (pl. CD 4-3), qui était d'abord une allée traversant les propriétés (boweries, c.-à-d. métairies) hollandaises, mène au N. à la Third Avenue et à la Fourth Av. (p. 42). Débits de boissons, cafés chantants, petits théâtres, boutiques de bric-à-brac, etc., fourmillent dans la Bowery, qui offre toujours beaucoup d'animation. A l'E. de la Bowery, dans East Broadway et Hester Str., le vaste *quartier des Juifs.* — Les **Five Points** (*Cinq Points;* pl. B C3), entre Park Row au S.-E., Centre Str. à l'O. et Grand Str. au N., passaient autrefois pour l'endroit le plus mal famé de New York, mais ce quartier s'est extraordinairement amélioré par la création de nouvelles rues, la démolition de plusieurs vieilles baraques et les progrès du grand courant commercial. Il dut son nom aux «Cinq Points», que formait le carrefour des trois rues dites Worth, Baxter et Park Str.; on y voit actuellement la *Five Points Mission* et le *Five Points House of Industry* (Maison de travail pour ouvriers volontaires; on peut la visiter). Les parties les plus intéressantes de ce district sont: le quartier italien, dans *Mulberry Str.* (pl. C 3), au coude de laquelle est le *Mulberry Bend Park*, où s'élèvera peut-être un nouveau et grand palais de Justice (Court House) et *Chinatown* (le quartier chinois), dans *Mott Str.* et *Pell Str.* (pl. C 3-4), à laquelle les drapeaux et les lanternes qui se balancent au vent donnent un aspect tout oriental. On ne manquera pas de visiter le *Joss House* (temple), no. 16, et le *Chinese Restaurant* (restaur. chinois), no. 14 de Mott Str., ainsi que le *théâtre*, Doyer Str., 18. On ne se risquera dans les tavernes des fumeurs d'opium (*Opium Joints*)

qu'en compagnie d'un agent de la sûreté (detective; v. p. 515). — Dans *New Chambers Str.* (pl. B 3-4) qui se détache à dr. du Park Row, s'élève le *Newsboys' Lodging House*, asile construit par la Société pour la protection de l'Enfance (Children's Aid Society), et qui a hébergé env. 400000 garçons dans les 50 dernières années. Cette Société, une des plus importantes du genre à New York, a été fondée en 1853 par C. Loring Brace (m. 1890). — Du côté E. du parc de l'Hôtel-de-Ville, se trouve le terminus de l'embranch. (v. p. 11) du chemin de fer élevé électr. de la Third Avenue et la montée du *pont de Brooklyn* (pl. B 3). Sous l'arche du pont, au point où Pearl Str. et Cherry Str. se confondent (pl. B 4), une plaque désigne l'emplacement de la première maison de George Washington (1789-1790).

Le ***Brooklyn Bridge** (pont de Brooklyn; pl. B 3-4), construit de 1870 à 1883 et qui relie New York à Brooklyn (p. 62), est un des ponts les plus grandioses du monde et le premier qui ait eu des câbles d'acier (v. ci-dessous). Il aboutit d'un côté à New York, dans le Park Row (v. p. 32), où il est en communication directe avec le chemin de fer élevé (v. p. 12), et de l'autre à Brooklyn, dans Sands Str. Le tablier du pont a de la place pour deux voies ferrées, deux routes de voitures (auj. avec tramways électr., v. p. 62) et un large chemin de piétons exhaussé au milieu (v. ci-dessous). Les frais de construction se sont élevés à près de 15 millions de doll. L'ingénieur *John A. Ræbling* de Mühlhausen en Thuringe, qui en avait tracé les plans, ayant trouvé la mort dans un accident en 1869, son fils, *Washington Ræbling*, acheva la construction de ce pont. Le pontonnage pour les voitures à 1 chev. est de 5 c.; les piétons et les cyclistes ne payent rien.

La longueur totale du pont, y compris ses abords, est de 1826 m. et l'intervalle qui sépare les deux piles mesure 486 m. (ouverture centrale du pont de Forth, près d'Edinbourg, 521 m.; pont du Niagara, mentionné p. 235, 256 m.; pont de la place du Serment, à Bude-Pesth, 290 m.; pont du Menai, 177 m). Il est large de 26 m. et s'élève de 41 m. au-dessus du cours de la rivière. Les piles en granit (v. p. 126) atteignent une hauteur de 82 m. au-dessus du niveau des grandes crues et reposent sur des caissons, qui sont enfoncés dans le lit rocheux de la rivière à une profondeur de 13 m. 50, du côté de Brooklyn, et de 24 m., de l'autre. Le tablier lui-même est suspendu aux piliers de tête par quatre câbles d'acier de 16 pouces de diamètre, qui sont ancrés à chaque extrémité au moyen de 26000 m. cubes de maçonnerie massive. Les quatre câbles représentent 23000 kil. de fil d'acier et leur poids s'élève à env. 3600 tonnes. Plus de 60 millions de personnes, dont env. 50 millions en ch. de fer, passent ce pont par année. On a une *vue impressionnante du chemin de piétons exhaussé au milieu du pont: au N., l'East River, avec son grandiose fourmillement de navires; au S. le port, avec la statue de la Liberté (p. 3), au loin; à l'O., New York; à l'E., Brooklyn. La vue est aussi splendide de nuit. Le bruit des trains y est assourdissant.

Trois autres ponts sur l'East River ont été depuis peu bâtis ou commencés, mais ils offrent peu d'intérêt aux étrangers. — Le ***pont de Williamsburg** (pl. C 4-5), construit de 1896 à 1903 pour 11 millions de doll., relie Delancey Str. du côté de New York à *Williamsburg* dans l'îlet Longue. Sa longueur totale, y compris ses abords, mesure 2210 m., et l'intervalle d'une pile à l'autre, 488 m. Largeur, 36 m.; hauteur au-dessus du niveau de la rivière, 41 m. Les piliers de tête, en acier comme tout le pont, sont hauts de 101 m. Il réunit le système de la suspension (câbles) à celui des consoles. Ce pont porte deux voies de fer élevés et quatre de tramways, deux routes de voit. et deux de bicyclettes, plus deux trottoirs. — Le **pont de Manhattan** (pl. C-A 4-5), commencé en 1901 et encore inachevé, raccorde Canal Str. à New York avec Washing-

Str. à Brooklyn et c'est également un pont à câbles d'acier. Longueur totale, 3017 m.; intervalle d'une pile à l'autre, 448 m.; largeur, 37 m.; hauteur au-dessus du niveau des eaux, 41 m.; hauteur des piles de tête, 122 m. Il comptera quatre voies de ch. de fer élevés et autant de tramways, plus des routes de voit. et des trottoirs. — Le **pont de l'île de Blackwell** (*Blackwell's Island Bridge;* pl. I 4-5; v. p. 80), commencé également en 1901, fait communiquer la Second Av. de New York avec le Borough of Queens. C'est un pont à consoles (cantilever) et à six piles. Longueur totale, 2271 m.; intervalles entre les piles, 360 et 300 m. Il aura six voies ferrées de ch. de fer et de tramways, deux routes de voit. et deux trottoirs. Les frais sont évalués à env. 18 millions de doll.

On remarque, entre autres bâtiments du Broadway, à l'O. du parc de l'Hôtel-de-Ville, l'*hôtel de la Poste et du Télégraphe* (pl. B 3) et le *Home Life Inurance Co.* (no. 256; pl. B 3), édifice en marbre blanc à 16 étages, avec un haut toit rouge en briques. Plus au N., des bureaux de chemins de fer et des magasins en grand nombre.

Au coin de Chambers Str., à dr., un grand immeuble de marbre, construit d'abord par la maison de commerce d'*A. T. Stewart & Co.* (v. p. 35), mais où il y a maintenant des bureaux (pl. Stewart B.; B 3). A g., n° 270, la *Chemical National Bank,* banque qui, avec un capital de $ 300 000 seulement, administre des versements au montant de 28 millions de doll., a un excédent de 7 millions $^1/_2$ de doll. et paie 150 % de dividendes. Au no. 346 du Broadway (à dr.), la *New York Life Insurance Office,* une Cie. d'assurance sur la vie (vue de la tour).

A deux «blocs» à dr. (E.) de ce point, entre Elm Str. et Centre Str., se trouvent les ***Tombs** (pl. C 3; il faut un permis du Department of Correction, East 20 th Str., 148), la prison de New York, construite de 1898 à 1899, pour remplacer un bâtiment de granit dans le style égyptien, sombre mais plein d'effet, et dont le nom lui est resté. Un pont couvert, qui enjambe Franklin Str., le relie avec le grand édifice des *Criminal Courts* (cour de justice criminelle). A côté de ce dernier, un *poste de pompiers* (Fire Station).

Plus loin, en remontant le Broadway, on trouve surtout des magasins de vêtements et de fourrures. *Canal Street* (jadis un fossé qui coupait l'île en diagonale), *Grand Street* et *Houston Street* sont les trois rues traversières les plus importantes.

A g. (O.) du Broadway, dans Bleecker Str., se trouve le *Mills House No. 1* (pl. h, D 3), hôtel philanthropique de tempérants, bâti par E. Flagg; il a 1500 chambres et une organisation intéressante. *Mills House No. 2*, au coin des Rivington et Clinton Strs. (pl. D 4), est du même genre. A l'O. de ce dernier, au coin des Rivington et Eldridge Strs., le bâtiment de l'*University settlement Society*, avec salles publiques, locaux de clubs, bibliothèque circulante et jardin sur le toit.

A dr., en face du no. 745 du Broadway, s'ouvre la vaste **Astor Place** (pl. D 3), avec le bel édifice neuf de la *Mercantile Library,* achevé en 1891. Cette bibliothèque, avec une jolie salle de lecture, comprend 260 000 vol. (v. p. 20).

Sur la *Lafayette Place*, qui s'étend au S. de l'Astor Place, l'***Astor Library** (pl. Ast. L., D 3; v. p. 20), grand bâtiment rouge en briques et en grès, qui renferme 300 000 vol. Elle a été fondée en 1848 par John Jac. Astor (né en 1763 à Walldorf près d'Heidelberg; m. à New York en 1848) et richement dotée dans la suite par ses fils et ses petits-fils (montant total des fondations env. $ 1 700 000). Cette bibliothèque est depuis 1895 une succursale de la New York Public Library (p. 39). Sa galerie de peinture renferme deux Meissonier et d'autres bons tableaux de peintres français. —

Dans le voisinage, sur l'Astor Place, l'imprimerie dite *De Vinne Press*, renommée pour ses impressions artistiques.

Au point de jonction de l'Astor Place et de la Third Avenue, se trouve l'institut dit **Cooper Institute** ou **Union** (pl. Coo. U., D 3), bel édifice en pierre brune, fondé en 1857 par P. Cooper (1791-1883) qui le dota, et dont les frais s'élevèrent à près de 1 million de doll. Il est consacré au développement de l'instruction populaire. Il renferme une bibliothèque publique, avec une belle salle de lecture, des écoles gratuites des sciences et des beaux-arts (3500 étudiants) et une grande salle de conférences. Une foule énorme d'auditeurs se presse aux conférences du samedi soir, ainsi qu'aux concerts de symphonie à prix réduits. Cet édifice comprend aussi un *musée des Arts Décoratifs* (Museum for the Arts of Decoration; entrée, v. p. 23). Devant, une belle statue du fondateur érigée en 1897, bronze dû à Aug. St. Gaudens. — En face de la Cooper Union, le **Bible House** (pl. D E 3), siège de la *Société améric. pour la propagation de la Bible*, qui a distribué jusqu'à présent plus de 65 millions de Bibles et de Nouveaux Testaments, imprimés en plus de 80 langues et dialectes différents.

Au delà de l'Astor Place, sur le Broadway, à dr., la colossale maison de commerce de *John Wanamaker* (p. 20; d'abord A. T. Stewart & Co.; p. 34), qui passe pour être la «plus vaste du monde» et qui a été encore agrandie récemment. La rue tourne ensuite un peu au N.-O., ce qui est dû, d'après la tradition, à ce que lors de sa création (vers 1800) l'hôtelier hollandais Hendrik Brevoort ne voulut pas qu'on abattît un bel arbre séculaire situé devant sa maison. Au coude s'élève, à dr., l'***église de la Grâce** (*Grace Church;* pl. E 3; épiscopale), avec son presbytère, sa chapelle et son cimetière, groupe d'édifices religieux peut-être le plus attrayant de New York. L'église, en calclaire blanc, avec un clocher svelte et gracieux, a été construite de 1843 à 1846, sur les plans de *James Renwick jeune*. L'intérieur (visible de 9 h. à 5 h.) a de belles proportions et de bons vitraux peints. — Près de 14th Str., le Broadway atteint l'***Union Square** (pl. E 3), orné de jardins, de statues et d'une fontaine décorative. Du côté O., au coin de 15th Str., le splendide magasin de bijouterie de *Tiffany & Co.* (on peut le visiter, même sans rien acheter). Le bâtiment massif, au coin d'East 16th Str., est la *banque de la Métropole*. Au coin S.-E., une bonne *statue équestre de Washington,* par H. K. Brown; au milieu du côté S., une *statue de Lafayette,* bronze par Bartholdi, et au coin S.-O., une *statue de Lincoln*, par Brown (1865).

Fourteenth Street, qui coupe le Broadway près de l'Union Sq., contient quelques-uns des plus brillants magasins. A l'E. de l'Union Sq., du côté N. de la rue, s'élèvent le *Steinway Hall* (où il n'y a plus de concerts), l'*Academy of Music* (pl. E 3; p. 17) et le **Tammany Hall** (pl. E 3), construit en 1867, siège de la *Tammany Society*, fondée en 1789 dans un but philanthropique, mais qui, transformée bientôt en un puissant parti démocratique, exerça à différentes époques une tyrannie, qui s'étendait même au delà de New York. Il doit son nom à Tamenund, célèbre sorcier indien (v. «Le dernier des Mohicans», par *Fenimore Cooper*), et les chefs du parti se donnent les titres indiens de «sachem» (pron. sétchemme), etc. L'animal héraldique ou fétiche («totem», v. p. 561) du parti est le tigre.

Entre les squares Union et Madison (v. p. 36) se succèdent beaucoup des plus brillants magasins de New York. Près de 23rd Str., où le Broadway croise la Fifth Av. (p. 37), s'élève sur un espace

triangulaire le **Fuller** ou **Flat Iron Building** («bâtiment du Fer à repasser»; pl. F3; 20 étages, 87 m. de haut), qui vu de la Fifth Av. au N. à une certaine distance ressemble à la proue d'un navire moderne. La place qu'il occupe a coûté env. $ 2250000, et le bâtiment env. $ 1750000. Il a été construit sur les plans de D. H. Burnham & Co. (Chicago). La forme de l'édifice a un curieux effet sur le vent, qui se renforce en ricochant sur ses façades latérales.

Le Broadway longe ensuite le côté O. du ***Madison Square**, belle place avec des jardins, une **statue de l'amiral Farragut* (1801-1870), bronze par Aug. St. Gaudens (au coin N.-O.; le piédestal est aussi remarquable), un obélisque érigé à la mémoire du *général Worth* (1794-1849; du côté O.), une statue de *Roscoe Conkling* (1829-1888), par J. Q. A. Ward (au coin S.-E.), une autre du président *Chester A. Arthur* (1830-1886), par G. E. Bissel (au coin N.-E.) et une troisième de *William H. Seward* (1801-1872), par R. Rogers (au coin S.-O.). Du côté O., le *Fifth Avenue Hotel*, qui doit être remplacé par un nouvel édifice à 25 étages, et le *Hoffman House* (p. 8).

A l'E. du Madison Square, au coin de 25th Str., le nouvel édifice de la ***Cour d'appel** (*Appellate Court House;* pl. F 3), dû à J. B. Lord, et d'une décoration peut-être un peu surchargée.

Il y a dix statues de législateurs sur le couronnement. Au milieu, du côté de la Madison Av., un groupe colossal de la Paix, par *K. Bitter* (p. 30), et du côté de 25th Str., la Justice, par *D. C. French.* Au tympan: Triomphe de la Loi sur l'anarchie, bas-relief par *Niehaus.* A l'entrée, la Sagesse et la Force, statues assises, dues à *Ruckstuhl.* — L'intérieur est aussi richement décoré. Vestibule: frise par *Metcalf*, *Mowbray* et *Reid.* Salle des Séances: tableaux de *Simmons*, *H. O. Walker*, *Blashfield*, *Kenyon Cox*, *Lauber* et *Maynard.*

Du côté S.-E. du Square, la *Madison Square Presbyterian Church*, église presbytérienne, qu'on projette de remplacer par un édifice plus grand avec un dôme; à côté, la *Metropolitan Insurance,* récemment agrandie, avec un bel escalier et une belle cour de marbre blanc; au coin N.-E., le *Madison Square Garden* (p. 44).

TWENTY-THIRD STREET, à l'O. du Broadway, est une des rues les plus remarquables pour ses magasins et qu'anime toujours la foule des acheteurs. Mentionnons l'élégant magasin de *Stern frères* (no. 32). Au coin de la Sixth Avenue (p. 45), le grandiose *Masonic Temple* (temple de francs-maçons; pl. F2), avec 1200 places. Entre la Seventh et l'Eighth Avenue, du côté N. le local de l'Association chrétienne des jeunes gens (v. ci-dessous), du côté S. le haut immeuble dit *Chelsea Apartment House*, et au coin de l'Eighth Avenue, le *Grand Opera House* (p. 17; pl. F2). A l'E. du Madison Sq., la 23rd Str. descend à l'East River.

Le bel édifice neuf de l'**Association chrétienne de Jeunes gens** (*Young Men's Christian Association;* Pl. Y. M. C. A., F 2), West 23rd Str., 215, a été érigé en 1903 pour le prix de $ 750000. Cette association, fondée en 1852, a pour but l'éducation intellectuelle, sociale et corporelle des jeunes gens, au moyen de conférences, bibliothèques, cours du soir, salles de gymnastique, lieux de divertissement de toute moralité, etc. Outre le bâtiment ci-dessus, l'Association en possède encore douze valant env. $ 1500000, dont un dans West 56th Str. avec une bibliothèque (v. p. 21; 50000 vol.). De plus elle utilise le Railroad Men's Building, construit par Corn. Vanderbilt (p. 40) pour env. $ 225000, puis deux autres immeubles pour les ouvriers des chemins de fer, et enfin l'Earl Hall, élevé pour les étudiants de la Columbia University par W. E. Dodge (p. 37). Nombre des visiteurs: env.

2 millions par année; les étrangers sont toujours bien reçus. Nombre des membres: env. 12000 (env. 350000 dans les Etats-Unis et au Canada). Dépenses ann., plus de $ 205000, dont plus des 3/4 sont des dons, revenus, etc.

Le Broadway passe, entre le Madison Sq. et 42nd Str., à de nombreux théâtres (p. 17); il s'y trouve aussi une série de grands hôtels. Près de 33rd Str., le Broadway croise la Sixth Av. et passe sous le chemin de fer élevé. Là se trouve au N., sur le petit HERALD SQUARE, orné des statues d'*Horace Greeley* (p. 32) et de *W. E. Dodge* (1805-1883), l'immeuble à 2 étages du *New York Herald* (pl. G 2; p. 21), où l'on voit manœuvrer les gigantesques presses Hoe au rez-de-chaussée. A l'O., au coin de 36th Str., l'immense magasin *Macy* (p. 20), avec un restaurant très fréquenté au 1er. On y construit quelques autres immeubles énormes. Le **Metropolitan Opera House** (pl. G 2; p. 17), incendié en 1892, mais rebâti déjà en 1893, s'élève entre les 39th et 40th Strs. Au coin de 42nd Str., le grand *Knickerbocker Hotel* (p. 8). Près de 43rd Str., au LONGACRE SQUARE le Broadway croise la Seventh Av. Là se dresse au milieu, comme une tour, le nouveau bâtiment du *New York Times*, à 26 étages (hauteur totale, 114 m.), avec des murs en granit rougeâtre et en terre cuite. Au-dessous, une station du chemin de fer souterrain (p. 12). Au coin de 44th Str., le nouvel *hôtel Astor* (p. 8), dont la construction a coûté, dit-on, 5 millions de doll. On doit élever ici des clubs, des théâtres, etc.

Au delà du square Longacre, le Broadway n'est plus aussi intéressant; à son extrémité, il est bordé de hautes maisons de location (les «French Flats»). Au coin de 56th Str., le nouveau *Broadway Congregational Tabernacle* (pl. H 2), et au no. 1644, à dr., l'*American Horse Exchange* (Bourse aux chevaux), le Tattersall de New York. Près de 59th Str., le Broadway atteint le coin S.-O. du Parc Central (p. 45) et croise l'Eighth Avenue. Sur le rond-point, dit le CIRCLE, s'élève le **monument de Colomb** (pl. I 2), par *Gaetano Russo,* offert à la ville de New York par les Italiens établis en Amérique et inauguré le 12 octobre 1892; c'est une colonne rostrale avec la statue en marbre de Colomb (hauteur totale, 23 m. 50). Non loin, dans 59th Str., la jolie *banque d'Escompte.*

Au delà du Circle, le Broadway prend le nom de **Boulevard,** que lui ont valu sa largeur et ses avenues d'arbres. Là se trouve, entre les West 73rd et West 74th Strs., l'**Ansonia** (pl. K 1), maison de rapport qui serait la plus grande de New-York (17 ét.; 300 appartements; 2979 pièces) et construite avec beaucoup de goût par M. *Paul-E. Duboy*, architecte français. Le Broadway Boul. se prolonge au N.-O. jusqu'à la 11th Av., avec laquelle il se confond de 108th Str. jusqu'à 162nd Str. Près de 116th Str., il passe à la Columbia University (p. 55). De 162nd Str. à Yonkers (p. 177), il prend le nom de *Kingsbridge Road.*

La ***Fifth Avenue**, la plus distinguée des rues de New York, préférée de la haute finance, commence près du *Washington Squar*

(v. ci-dessous) au N. de West 4th Str. et un peu à l'O. du Broadway, et s'étend sur une longueur de 9 kil. 70 au N. jusqu'au Harlem River (p. 58). La partie S. de la rue est surtout occupée par des magasins, de grandes maisons d'affaires et des hôtels, mais à partir de 42nd Str., elle se compose d'une série de beaux immeubles privés, dont l'ensemble forme un très brillant tableau de richesse et de confort. Le tramway et le chemin de fer élevé ont encore épargné cette rue, que dessert cependant une ligne d'omnibus (p. 15). La rue est large et bien pavée; beaucoup de ses maisons construites en pierre brune et dans le même style, lui donnent un aspect quelque peu monotone. L'après-midi, quand il fait beau, la Fifth Avenue fourmille toujours d'équipages et de cavaliers, qui se rendent au Parc Central ou qui en reviennent (p. 45); l'aspect en est peut-être le plus brillant, par un beau dimanche matin, à la sortie des églises.

Le **Washington Square** (pl. D 3), belle place avec des arbres magnifiques, est orné d'une *statue de Garibaldi* (1807-1882), bronze par Giov. Turini (1888). Du côté E., un grand immeuble, dont les étages supérieurs renferment les auditoires de droit, des sciences économiques et de pédagogie de l'*Université de New York* (p. 61). Du côté S., les édifices dits *Judson Memorial Buildings*, avec une église; du côté N., une série de maisons cossues d'un style plus ancien. L'arc de triomphe dit *Washington Centennial Memorial Arch*, par Stanford White, s'élève à l'entrée de la Fifth Avenue. Il a été érigé en 1889 à la fête du centenaire de la nomination du premier président des États-Unis. — L'*University Place* relie le Washington Sq. au N.-E. avec l'Union Sq. (p. 35).

Au N. du Washington Square, la Fifth Avenue passe à un certain nombre de maisons spacieuses de vieux style et à l'hôt. *Lafayette-Brevoort House* (p. 8; au coin S. de 8th Str.). Près de 10th Str., la *Church of the Ascension*, église protestante épiscopale, avec de bons vitraux peints et un tableau d'autel par La Farge, et près de 12th Str., la *First Presbyterian Church*, église presbytérienne, toutes deux en pierre brune, avec des tours carrées. Au point d'intersection de 14th Str., la vue s'ouvre à dr. sur l'Union Square (p. 35). Près de 16th Str., le grand édifice dit *Judge Building*.

Dans 15th Str., un peu à l'O. de la Fifth Avenue, le vaste *hôpital de New York* (pl. E 3). A l'E., l'*Association chrétienne de jeunes filles*, et derrière, le *Margaret Louisa Home* (v. p. 8). Dans 16th Str., et en arrière jusqu'à 15th Str., l'*église de St-François-Xavier* (pl. E 2), richement décorée, avec le collège des Jésuites (700 élèves).

Au coin dr. de 18th Str. s'élève le *Constable Building*, bel édifice richement décoré de marbre à l'intérieur. Au coin S.-O. de 20th Str. (à g.), le *Methodist Book Concern*, librairie dans le plus grand style; dans le coin opposé, le prétendu **Presbyterian Building*, construction d'un style sévère due à H. B. Baker. Des librairies en grand nombre (v. p. 21) ont leurs locaux dans cette partie de la Fifth Av. Près de 21st Str., à g., l'*Union Club*. L'avenue croise, près de 23rd Str., le Broadway et longe le Madison Square (p. 36).

Là se dresse à dr. le Flat-Iron Building (v. p. 36). Près de 26th Str., le *café Martin* (p. 10). Au coin de 29th Str., l'église dite *Marble Collegiate Church* (bonne musique), et en face au n° 267, le *Calumet Club*; un peu à l'E., la curieuse *église de la Transfiguration*, dite aussi la «petite église autour du coin» (the «Little Church round the Corner»; pl. F 3), et où il y a une fenêtre consacrée à la mémoire de l'acteur Edwin Booth (1833-1893). Au coin S.-O. de 30th Str., l'hôtel *Holland House* (p. 8); et au coin de 32nd Str., à dr. le *Knickerbocker Club* (p. 20). Tout le bloc de maisons à g., entre les 33rd et 34th Strs., est occupé par l'***hôtel Waldorf-Astoria** (p. 8), énorme immeuble dans le style de la Renaissance allemande. L'intérieur, qu'on peut visiter, est richement décoré de peintures murales dues à E. Blashfield et à d'autres artistes américains. Au coin de 34th Str., le local de la *Knickerbocker Trust Co.*, et à g., dans 37th Str., le nouveau *Tiffany Building,* édifice dû à McKim, Meade & White. Dans 38th Str., la *maison Siebrecht.* L'**Union League Club** (p. 20), club républicain (1800 membres) le plus influent de New York, a son hôtel splendidement organisé au coin de 39th Str.

Entre les 40th et 42nd Strs., à g., le bel édifice monumental de la **bibliothèque publique de New York** *(New York Public Library;* pl. G 3) est en construction sur les plans de *Carrère & Hastings.* C'est un des plus grands bâtiments de la ville et il coûtera env. 4 millions de doll. Les salles de lecture se trouvent sur le derrière de l'étage supérieur.

Cette bibliothèque a été formée par la fusion de celles dites Astor (p. 34) et Lenox (p. 41), de différentes sections de la New York Free Circulating Library et de quatre autres bibliothèques plus petites, avec l'aide du *Tilden Trust Fund* (env. 2 millions 1/2 de doll.), legs fait en 1886 par Sam. H. Tilden. *Andr. Carnegie* la dota aussi de 5 millions de doll. pour constructions. La bibliothèque possède en tout près de 1 million de vol.

Non loin à l'E. de cette bibliothèque, dans 42nd Str., la *Grand Central Station* ou gare centrale (p. 42). Au coin S.-E. de 42nd Str., la *banque de Colombie*, dans un style plein de goût. Le ***temple Emanu-El** (c.-à-d. «Dieu avec nous»; pl. Syn., G. 3), principale synagogue de New York, au coin de 43rd Str., est un bel édifice dans le style mauresque, dont l'intérieur est richement décoré.

Dans *W. 43rd Str.*, entre la Fifth et la Sixth Avenue, à dr. (N.), le nouveau *Century Club* (p. 20), dans le style renaissance, avec des loges au second étage et des grilles richement ouvragées aux fenêtres. A côté, la *New York Academy of Medicine* (pl. G 3), avec une façade en pierre brune, dans un style semi-égyptien; et le *Racquet Club.* En face, *The Renaissance*, une jolie maison de location.

Au coin N.-E. de 44th Str., le *restaur. Delmonico*, et au coin S.-O., le *restaur. Sherry,* tous deux très élégants (v. p. 9).

Dans *West 44th Str.* on remarque encore quelques édifices entre la Fifth Av. et le Broadway. A dr.: n° 7, le local du *club St. Nicholas;* n° 17, la *Brearley School* (école de jeunes filles); n°s 19-23, l'*American Institute* (lycée Berkeley) et le *théâtre du Vaudeville* (p. 17); n° 27, le local du *club Harvard;* n° 37, le *New York Yacht Club* (p. 19), avec une façade curieuse et une installation splendide; puis, les théâtres *Hudson* (p. 17

et *Criterion* (p. 17). A g.: nos 16-24, le *Mechanics Institute* (p. 21); n° 30, le *Yale Club* (p. 20); n° 42, la bibliothèque dite *Bar Association Library* et n° 44, le *club de l'Université de Pennsylvanie.*

Entre les 45th et 46th Strs., à dr., la *Church of the Heavenly Rest* (église du Repos Céleste; pl. G 3), richement décorée. A dr., entre 46th et 47th Strs., la *Windsor Arcade*, un passage. Au coin de 48th Str., la belle *Dutch Reformed Church* (église hollandaise réformée), dans le style gothique du XIVe s., avec une tour haute de 82 m. A dr., un peu en deçà de 50th Str., le local du *club démocratique* (p. 20), la citadelle du Tammany Hall (p. 35).

Entre les 50th et 51st Strs., s'élève à dr. la ***cathédrale de St-Patrick** (pl. H 3), église catholique, toute en marbre blanc, la plus belle de New York, construite de 1850 à 1879, sur les plans de *James Renwick*, dans le plus pur style gothique. Elle est longue de 122 m, large de 38 m. (55 m. au transept) et haute de 34 m.; les deux clochers ajourés ont plus de 100 m. de haut. Les frais de construction se sont élevés à $ 3500000.

L'INTÉRIEUR (3000 places) paraît un peu court en comparaison de sa hauteur, mais il est imposant et d'un aspect sévère; il a de bons vitraux peints modernes. La voûte repose sur d'énormes colonnes de marbre hautes de 10 m. Les autels et toute la décoration sont d'une grande richesse. En 1903, une *chapelle de la Vierge* (Lady Chapel) a été ajoutée au côté E. de cette église.

A dr. de la cathédrale, le joli hôtel de l'*Union Club* (p. 20). A g. entre les 51st et 52nd Strs., les immeubles de *Mrs. W. G. Vanderbilt* (pl. H 3) et *W. B. Sloane,* gendre de W. H. Vanderbilt, deux édifices analogues en grès brun, reliés par une galerie et somptueusement ornés de frises et de panneaux sculptés. Le palais suivant en pierre d'Indiana, au coin de 52nd Str., a été construit par R. M. Hunt dans le style charmant de la fin de la Renaissance française (XVe-XVIe s.); c'est la résidence de *William Kissam Vanderbilt,* le «roi des chemins de fer». Au coin N.-O. de 57th Str., le palais de son fils *Cornelius Vanderbilt* (m. 1899), construit par George B. Post, en briques rouges avec revêtement gris, dans le style des châteaux français des XVIe-XVIIe s. Il y a une grande salle de bal.

L'*église St-Thomas* (St. Thomas's Church; pl. H 3), près de 53rd Str., possède des peintures dues à La Farge et un retable par St. Gaudens (bonne musique chorale). A g., au coin de 54th Str., le local de l'*University Club,* palais du style florentin, dû à Mc Kim, Mead et White, avec une installation très pratique et pleine de goût; sur la façade, les écussons de dix-huit universités américaines. En face, la demeure de l'anc. gouverneur *L. P. Morton,* par les mêmes architectes. Au coin S.-E. de 55th Str., le grand *hôtel St. Regis* (p. 8). La *Fifth Avenue Presbyterian Church* (Dr. Hall), grande église presbytérienne au coin de 55th Str. (pl. Pr. ch.; H 3), a l'un des plus hauts clochers de la ville.

Dans *57th Str.*, à l'E. et à l'O. de la Fifth Av., se voient quelques hôtels privés d'une architecture remarquable. Il y a aussi quelques portes, fenêtres et tympans intéressants dans les 34th, 36th, 37th Strs. et d'autres rues près de la Fifth Avenue.

Près de 59th Str., où la Fifth Avenue atteint le Parc Central, se trouvent trois grands hôtels (p. 9): *Plaza* (à g.), *Savoy* et *Netherlands* (à dr.). Au milieu de la place («Plaza»), la *statue équestre du général Sherman* (pl. I3; 1820-1891; v. p. LX), précédée d'une Victoire; c'est une belle œuvre de St. Gaudens.

Dans 59th Str., en face du Parc Central, l'*Institut De la Salle*, et une belle série de maisons, les *Navarro* ou *Central Park Apartment Houses*, qui portent les noms des principales villes d'Espagne.

Entre les 59th et 110th Strs., la Fifth Avenue longe le côté E. du Parc Central et n'est ici bordée que d'un côté de maisons, dont plusieurs se distinguent par leur élégance. On remarque entre autres: le *Metropolitan Club* (pl. I3; p. 20), construction en marbre blanc, au coin de 60th Str.; puis les maisons: *Astor* (v. p. 19), au coin N.-E. de 65th Str.; *Havemeyer*, au coin de 66th Str. (v. p. 19); *Gould*, au coin de 67th Str. (v. p. 19); *Yerkes* (v. p. 19), n° 864; *Whitney*, au coin N.-E. de 68th Str.; la belle *synagogue Beth-El* (c.-à-d. «maison de Dieu»; pl. Syn., K3), au coin de 76th Str.; l'immeuble de *W. A. Clark*, le «roi du cuivre» (v. p. 19), au coin de 77th Str., avec une tour à dôme haute de 49 m.; la **maison Brokaw*, au coin de 79th Str.; l'hôtel d'*Andr. Carnegie*, le «roi de l'acier», avec un jardin, au coin de 91st Str., et l'*hôpital du mont Sinaï* (pl. M3), entre les 100th et 101st Strs.

Entre les 70th et 71st Strs., s'élève la ***Lenox Library** (pl. IK3), fondée et dotée par *James Lenox* (1800-1880). L'édifice, construit de 1870 à 1877 dans le style de l'Ecole des Beaux-Arts à Paris, a deux ailes en retour d'équerre. Entrée, v. p. 23; catalogue des tableaux et des sculptures, 10 c.; des imprimés, 50 c.

La **bibliothèque** proprement dite (env. 150000 vol.; v. p. 39), dans la partie S. du rez-de-chaussée, est surtout riche en œuvres sur l'histoire de l'Amérique (entre autres, la bibliothèque de l'historien George Bancroft, 1800-1891), en ouvrages de musique (offerts par J. W. Drexel) et en livres sur Shakespeare et la Bible. L'usage en est gratuit.

Rez-de-chaussée. Dans le vestibule et la salle centrale, une exposition de **livres et de manuscrits**, qu'on change souvent. Mentionnons entre autres œuvres de prix un exemplaire de la Bible à 42 lignes de Gutenberg, vers 1455 (le premier grand livre imprimé avec des caractères mobiles); la *Bible de Coverdale* (1535); le *Pentateuque* (1530) et le *Nouveau Testament de Tyndale* (1536); la *Bible Indienne d'Eliot;* les 1res éditions de *The Pilgrim's Progress* par *Bunyan*, *The Complete Angler* par *Isaac Walton*, *Paradise Lost* (le Paradis perdu), *Comus* et *Lycidas* par *Milton;* deux exemplaires de la 1re éd. in-folio de *Shakespeare* (1623), ainsi que la 2e, 3e et 4e éd. in-folio (1632, 1663-1664, 1685); la *Biblia Pauperum* (vers '430) et autres «block books» (livres imprimés au moyen de plaques de bois); le *Bay Psalm Book*, le premier livre imprimé aux Etats-Unis (Cambridge, 1640); la *Doctrina Christiana*, imprimée vers 1544 à Mexico; un splendide évangéliaire, manuscrit sur parchemin avec des miniatures par *Giulio Clovio;* le manuscrit original de l'adresse d'adieu *(Farewell Adress)* de *Washington;* puis un grand nombre de livres, manuscrits et cartes concernant la découverte de l'Amérique. — En outre, dans le vestibule, un certain nombre de **sculptures**, dues entre autres à *Hiram Powers* (no. 14) et à *Gibson* (no. 15), ainsi que quatre bustes romains antiques.

La **galerie de peinture**, au 1er étage, renferme des toiles d'*Andrea del Sarto*, de *F. E. Church*, *A. Bierstadt*, *Sir David Wilkie*, *John Constable*, *Sir Henry Raeburn*, *Meissonier*, *Munkacsy*, *Sir Joshua Reynolds*, *Verboeckhoven*

Gilbert Stuart, *Horace Vernet*, *Copley*, *Gainsborough*, *Sir Edwin Landseer*, *Turner*, *E. Zamacois*, etc. — Parmi les **sculptures**, on remarque des œuvres de *Sir John Steel* (7, 10) et *Barrias*. Il y a aussi d'ordinaire une exposition d'estampes, d'eaux-fortes, etc., de la riche collection de la bibliothèque, et dont le choix varie.

Les ***collections Stuart**, léguées à la bibliothèque avec un capital de $ 300000 par *Mrs. Robert Stuart* (m. 1892), occupent une galerie construite spécialement pour elles au-dessus de l'aile N. Elles se composent d'une bibliothèque de 10000 vol., et de 240 tableaux de peintres modernes, tels que: *Gérôme*, *Corot*, *Rosa Bonheur*, *Troyon*, *Meissonier*, *Detaille*, *Bouguereau*, *Vibert*, *Diaz*, *Munkácsy*, *Wenzel Brozik*, *Clays*, *Koekkoek*, *Verboeckhoven*, *Knaus*, *Meyer de Brême*, *Cropsey*, *Kensett*, *Church*, *Cole*, *Inness*, *J. A. Walter*, etc.

Dans le Parc Central, tout près de la Fifth Av., en face de 82nd Str., le *Musée métropolitain des Beaux-Arts* (p. 49).

Près de 120th Str., la Fifth Av. atteint le MOUNT MORRIS SQUARE (pl. O 3), avec une colline haute de 30 m. au milieu (jolie vue). Plus loin, l'avenue est bordée de villas et de jardins et aboutit au Harlem River, près de 140th Str. (pl. P 3), au milieu de grandes maisons de location malpropres.

La **Fourth Avenue** se détache de la Third Av. à l'extrémité de la Bowery (p. 32) et conduit d'abord à l'Union Sq. (p. 35), en passant à la *Cooper Union* (p. 35) et au *Bible House* (p. 35). Près de l'Union Sq., elle tourne au N.-E. Au coin de 18th Str., l'immeuble dit *Florence Apartment House*; près de 19th Str., l'*American Lithographic Co.*; près de 20th Str. (à dr.), l'église dite *All Souls Unitarian Church* (pl. E 3), et près de 21st Str., l'*église du Calvaire* (Calvary Church). Près de 22nd Str., au S.-E., la *Church Mission House* (pl. F 3); au N.-E., l'*United Charities Building* (pl. F 3), bâtiment offert à différentes sociétés de bienfaisance par J. S. Kennedy et construit par J. B. Baker; au S.-O., la *caisse d'épargne* (Bank for Savings), et au N.-O., encore une église: la *Fourth Avenue Presbyterian Church*. Au coin N.-O. de 23rd Str., un nouvel immeuble dû à l'agrandissement de la *Metropolitan Insurance Co.* (p. 36), et au coin opposé, encore quelques nouvelles maisons d'affaires. — Dans 27th Str., qui s'étend à l'O. jusqu'au Madison Square, se trouve le jardin du Madison Square (p. 44). A dr., près de 33rd Str., le grand *Arsenal* (Armory) du 71e régiment, incendié en 1902, mais rebâti. A g., le *Park Avenue Hotel* (p. 9). Au delà de 34th Str., la Fourth Av. prend le nom de ***Park Avenue**. Le tramway (p. 13) passe ici sous la rue; les regards de ce tramway souterrain sont entourés de petits jardins, qui donnent un aspect riant à la rue, large ici de 42 m. Sous le tramway passe le tunnel du ch. de fer souterrain (p. 12) et plus bas encore celui du ch. de fer de Pennsylvanie (p. 6) doit traverser ici la ville. Près de 34th Str., à g., l'église unitaire dite **Church of the Messiah* (34th Str.) et près de 40th Str., l'*hôtel Murray Hill* (p. 9), qui doit son nom au quartier aristocratique situé entre les Third et Sixth Avenues, et les 32nd et 45th Strs.

Près de 42nd Str., la Park Av. est interrompue par la **grande gare centrale** (*Grand Central Station;* pl. G 3; p. 6), presque en-

tièrement remaniée de 1897 à 1900 et qui remplit tout l'intervalle entre la Park Av., la Vanderbilt Av., et les 42nd et 45th Strs. C'est une construction colossale en acier avec des façades en stuc gris et longue d'env. 213 m. sur 73 m. de largeur. Le hall vitré est haut de 39 m. et le toit d'une ouverture de 61 m. L'annexe du côté E. est pour l'arrivée des trains. Il y a 19 rails, 12 pour les trains qui arrivent en gare et 7 pour ceux qui en repartent. La grande salle d'attente est jolie et bien adaptée à son but.

Sur toute la longueur des 10 «blocs» de maisons suivants, les lignes de chemins de fer qui partent de la grande gare centrale, remplacent la Park Avenue, qui recommence toutefois près de 49th Str., où s'élève à dr. l'*Hôpital des femmes* (Women's Hospital; auj. fermé; v. p. 45), et où le chemin de fer passe sous l'Avenue dans une série de tunnels. Au-dessus de 57th Str., où elle atteint une grande largeur, la Park Avenue rivalise de nouveau avec les plus belles rues de la ville; ici, comme plus bas (p. 42), de riants jardins masquent les regards des tunnels. A dr., au coin de 59th Str., le grand immeuble du club *Arion* (pl. I 3; p. 18). Derrière, dans 58th Str., le *Liederkranz* (p. 18). Parmi les hautes maisons de location («flats»), on remarque le *Yosemite,* au coin S.-O. de 62nd Str. Entre les 66th et 67th Strs., à dr., le grand **arsenal du septième régiment** (*Armory of the Seventh Regiment;* pl. I 3), le régiment le plus fashionable de New York. Il est admirablement organisé; la grande salle de manœuvre est longue de plus de 90 m. et large de 60. A côté, l'*hôpital Hahnemann* (p. 22); plus loin, entre les 68th et 69th Strs., à g., l'**école normale** (*Normal College;* pl. I 3), vaste édifice gothique (1600 étudiantes) avec une haute tour carrée; puis, également à g., le séminaire dit *Union Theological Seminary* et (près de 70th Str.) le grand *hôpital Presbytérien,* qui s'étend en arrière jusque dans la Madison Avenue (v. ci-dessous). Le **club de l'Amitié* (israélite), bel édifice au coin de 72nd Str., est somptueusement organisé à l'intérieur. Plus loin, au coin de 77th Str., l'*hôpital allemand* (German Hospital; pl. K 3). Le grand *arsenal du huitième régiment* (Armory; pl. L 3) couronne la colline près de 94th Str. L'avenue aboutit au Harlem River, près de 134th Str., au pont du chemin de fer de l'Hudson.

La **Lexington Avenue,** qui commence près du Gramercy Park (pl. E 3) et s'étend entre les Third et Fourth Avenues au N. jusqu'au pont du Harlem (131th Str.; pl. O 3), contient également une série d'édifices importants. Ce sont: le *collège de la ville de New York* (pl. F 3), au coin de 23rd Str. (2400 étudiants; la bibliothèque compte 36 000 vol.; pour le nouveau bâtiment, v. p. 57); l'*hôpital des Impotents* (Hospital for Cripples; pl. G 3), 42nd Str.; l'*Association pour l'enseignement perfectionné des sourds-muets,* au coin de 67th Str.; l'*Hydriatic Institute,* au coin de 72nd Str., et les *Synagogues,* aux coins des 55th, 63rd et 72nd Strs.

Entre les Fourth et Fifth Avenues, la ***Madison Avenue** court

du Madison Sq. (p. 36) jusqu'au Harlem River, qu'elle franchit près de 138th Str. N'ayant pas encore été envahie par les magasins, elle forme une des rues les plus aristocratiques de New York, avec une série d'hôtels privés, somptueux et pleins de goût, qui peuvent même rivaliser avec ceux de la Fifth Avenue. Au commencement, le **Madison Square Garden** (pl. F 3), palais dans le style mauresque, long de 130 m. sur 60 m. de largeur (p. 18), qui comprend entre autres le *Garden Theatre* (p. 17) et occupe tout un «bloc» de maisons en face du coin N.-E. du Madison Sq. Sur la tour, construite sur le modèle de la Giralda de Séville, une statue de Diane, par St. Gaudens. — Au coin N.-E. de 36th Str., la *maison J. Pierpont Morgan* (p. 22), immeuble en grès brun, auquel doit se rattacher une galerie d'objets d'art. — Des lignes de tramway desservent l'avenue, en amont de son point d'intersection avec 42nd Str., près de la grande gare centrale (p. 42). Au coin N.-O. de 42nd Str. s'élève l'*hôtel Manhattan* (p. 9), à 16 étages (frais de construction, $ 2500000); près de 44th Str., à g., l'*église de St-Barthélemy* (pl. G 3), dans le style de la Renaissance italienne, avec des portes en bronze offertes par Mme Corn. Vanderbilt; près de 45th Str., une des maisons de l'*Association chrét. des jeunes gens,* mentionnées p. 36. Au coin N.-E. de 50th Str., les grands immeubles dit *Villard Mansions,* habités par un certain nombre de familles, occupent trois des côtés d'un quadrilatère. En face, derrière la cathédrale de St-Patrick (p. 40), le *palais de l'archevêque de New York.* Près de 70th Str., derrière la Lenox Library (p. 41), l'*hôpital presbytérien.*

Au coin N.-O. de 72nd Str. s'élève le ***Tiffany House** (pl. K 3), pittoresque maison construite par *Mc Kim, Mead & White.*

Le rez-de-chaussée est en pierre, les étages supérieurs en briques de couleur claire. L'entrée, dans 72nd Str., se trouve sous une grande arcade, protégée par une herse, et surmontée par un balcon en retraite. Au coin S.-E., une tour ronde s'élève jusqu'au toit, tandis que du côté de la Madison Avenue un énorme pignon se dresse à une grande hauteur. L'espace sous le toit forme un vaste atelier (pour le visiter, il faut une recommandation spéciale).

Le prolongement de la Madison Avenue n'offre plus rien de particulièrement intéressant.

Une description détaillée des autres avenues, qui coupent l'île de Manhattan du N. au S., n'est pas nécessaire. Les **First, Second** et **Third Avenues** se composent surtout de maisons de location (Tenement Houses ou garnis) et de petits magasins. Ces deux dernières avenues sont traversées par le chemin de fer élevé (p. 12). Dans la First Avenue, entre les 27th et 28th Strs., la faculté de médecine de la *Cornell University* (p. 219), fondée par le colonel O. H. Payne (1898); au même endroit, à l'extrémité E. de 28th Str., le vaste *hôpital Bellevue* (pl. F 4). La partie inférieure de la Second Av. et l'Avenue A., entre les Houston et East 14th Strs., est le quartier de la colonie allemande (Little Germany). Dans l'Avenue A. (Dutch Broadway), le *Tompkins Square* (pl. D E 4), très fréquenté les soirs d'été. — Au coin de la Second Avenue et de 11th Str., à dr., l'immeuble de la **Société historique de New York** (*New York Historical Society;* pl. E 4; entrée, v. p 23), pour laquelle on projette de construire un nouveau local dans le Central Park West (p. 45). Le rez-de-chaussée contient la collection Lenox de *sculptures assyriennes en marbre*, de Ninive. Au 1er étage, la

salle des séances, la chambre du comité, etc.; au 2e étage, la *bibliothèque* (125000 vol.; surtout riche en œuvres sur l'histoire d'Amérique); au 3e étage, l'**Abbot Collection of Egyptian Antiquities* (antiquités égyptiennes, entre autres trois momies du bœuf Apis). La *galerie des beaux-arts*, mal placée, au 4e étage, renferme près de 900 œuvres, dont plusieurs de moindre valeur. A remarquer: des portraits, par Largillière, Chardin, Greuze, Rigaud, Ph. de Champaigne; des paysages, par Hobbema. G. Poussin, Jan van der Meer; des tableaux, par Eeckhout, Victors, Brouwer, Dav. Teniers, Donck; des natures mortes, par Kalf, Gelder, Poel, Snyders; un St. Jérôme par Mazzolini, un Crucifîment de Bramantino et de Roger van der Weyden (?), et une Vierge d'un élève de L. de Vinci.

L'*église St-Marc*, sur la Stuyvesant Place, entre l'East 10th Str. et l'Astor Place, se trouve non loin de l'anc. maison du gouverneur Stuyvesant (v. p. 26) et contient sa pierre tombale (au mur E.). On a vu pendant 200 ans au coin N.-E. de la Third Avenue et de 13th Str. (plaque commémorative), un *poirier* qu'il avait planté en 1644 pour perpétuer la mémoire de son nom. — Au coin de 13th Str., la *clinique ophtalmique et auriculaire* (Eye and Ear Infirmary; pl. E 4). Près de 15th Str., l'Avenue croise le SQUARE STUYVESANT (pl. E 4), où est la grande *église St. George*, avec sa décoration polychrome. Du côté N., près de 17th Str., le *Lying-in Hospital*, une maternité fondée par J. Pierpont Morgan.

Dans la Third Avenue, au coin de 11th Str., le *tribunal pour criminels précoces* (Court for Juvenile Offenders), qui n'eut pas moins de 7447 cas à juger dans la première année (1902) de son installation. Dans 28th Str., non loin à l'O. de la Third Avenue, l'*église St-Etienne* (catholique), avec quelques bons tableaux et un retable richement ouvragé.

La **Sixth Avenue**, que traverse d'un bout à l'autre une ligne du chemin de fer élevé, commence près de Carmine Str. au S.-O. du Washington Square et aboutit au Parc Central (59th Str.). C'est une des artères principales du commerce de détail et elle renferme quelques-uns des plus grands magasins, entre autres, les énormes immeubles de la *Cie Siegel-Cooper* (pl. E 2), entre les 18th et 19th Strs. Son prolongement, au delà du parc, prend le nom de *Lenox Avenue*. On remarque parmi les édifices de la Sixth Avenue: le *Jefferson Market Police Court* (tribunal de police) dans 10th Str., la *caisse d'Epargne de Greenwich*, dans 16th Str., le *temple maçonnique*, au coin de 23rd Str. (p. 36), et le *théâtre Manhattan* (p. 17). Pour le monument Greeley, au point d'intersection de l'Avenue et du Broadway, v. p. 37. Près de 41st Str., le joli petit parc dit *Bryant Park* (pl. G 3), où il y a une statue du *Dr J. Marion Sims* (1813-1883), bronze par F. von Miller, et un buste en bronze de l'écrivain *Washington Irving* (1783-1859), né à New York. — La **Seventh** et l'**Eighth Avenue** forment dans leurs parties inférieures les pendants de la Second et de la Third Avenue, mais sans le chemin de fer élevé. Il n'y a qu'un petit nombre de bâtiments remarquables, entre autres: le *State Arsenal* (arsenal de l'Etat) au coin de la Seventh Avenue et de 35th Str., le **Carnegie Music Hall* (salle de concerts; pl. H I 2), au coin de la Seventh Avenue et de 57th Str., et le *Grand Opera House* (pl. F 2; p. 17), Eighth Avenue, au coin de 23rd Str. Dans W. 42nd Str., près de la Seventh Av., le *New Amsterdam Theatre* (pl. G 2; p. 17), avec une façade ornée de sculptures. La partie de l'Eighth Avenue qui longe le côté O. du Parc Central prend le nom de CENTRAL PARK WEST. Au coin de 63rd Str., le nouvel édifice en briques de l'*Ethical Culture School;* près de 65th Str., l'*église de la Ste-Trinité* (luthérienne), et enfin, près de 68th Str., le temple en marbre blanc des *Scientistes* (Christian Scientists), qui prêchent la guérison par des prières. Au coin de 72nd Str., le *Majestic Hotel* (p. 8) et les *Dakota Flats* (élégantes maisons de location; pl. K 2). Entre les 75th et 76th Strs., la *Church of the Divine Paternity* (église universaliste). En amont du Parc Central, l'Eighth Avenue est desservie par le chemin de fer élevé qui y débouche près de 110th Str. (à l'extrémité S. du Morningside Park, p. 55), en venant de la **Ninth Avenue.** Dans cette dernière, près de 20th Str. (Chelsea Sq.), le vaste séminaire dit *Protestant Episcopal Theological Seminary;* près de 34th Str., la *New York Institution for the Blind* (asile d'aveugles); et près de 59th Str., le grand *hôpital Roosevelt* (pl. I 2) et l'église des paulistes. Entr

77th et 81st Strs., la Ninth Avenue longe le ***Manhattan Square*** (pl. K 2), une annexe du Parc Central, avec le musée d'histoire naturelle (p. 47). — A partir de 59th Str., la **Tenth Avenue** prend le nom d'**Amsterdam Avenue.** Non loin de là, à l'E., dans West 59th Str., le *College of Physicians & Surgeons* (faculté de médecine et de chirurgie); dans West 65th Str., la nouvelle *école supérieure de Commerce* (High School of Commerce), qui est jolie. Puis vient, au coin de 109th Str., la nouvelle **Académie des Beaux-Arts** (*National Academy of Design;* pl. N 2), une des plus importantes institutions de ce genre aux Etats-Unis et qui correspond à peu près à l'Académie de Londres. Elle se compose de membres ordinaires (Academicians, «N. A.») et extraordinaires (Associates, «A. N. A.»). Il s'y rattache une école des beaux-arts très fréquentée. On construit derrière l'Académie un *hôpital de femmes* (Women's Hospital, p. 43). Pour les édifices qui se trouvent plus au N., v. p. 55.

Le ***Parc Central** (*Central Park;* pl. I-N 2-3), le bois de Boulogne de New York, occupe le centre de l'île de Manhattan, entre les 59th et 110th Strs., et sa longueur est de 4 kil. sur 800 m. de largeur (superficie totale, 340 hectares). L'exécution des plans, tracés en 1853 par *F. L. Olmsted* (m. 1903) et *Vaux,* a coûté 15 millions de doll. Ce parc doit son charme à ses rochers naturels (p. 24) et à sa grande richesse en essences d'arbres feuillus de l'Amérique du Nord.

Le *Parc Central* se distingue de la plupart de nos parcs européens, en ce qu'au lieu de leurs grandes pelouses ornées de simples groupes d'arbres, il présente quantité de petits tableaux pittoresques. Les *réservoirs du Croton* (57 hectares d'étendue) divisent le parc en deux parties. Près de 16 kil. de belles routes carrossables («Telford Drives»), 9 kil. 60 de routes cavalières et 48 kil. de sentiers le parcourent en tout sens. Quatre rues traversières masquées (65th, 79th, 85th et 97th Str.), qui passent au-dessus ou au-dessous des routes du parc sur des arches de maçonnerie, permettent la circulation à travers le parc sans déranger les promeneurs. Un mur bas en pierres de taille ceint le parc, qui a 20 entrées. Il y a quantité de petits écureuils gris parfaitement apprivoisés. Les promeneurs et les équipages s'y donnent rendez-vous entre 4 h. et 7 h.; le parc offre alors, quand il fait beau, un brillant tableau. Le chemin de fer élevé de la ligne de la Sixth Avenue, les omnibus de la Fifth Avenue et plusieurs tramways conduisent au côté S. du parc, et les tramways de la Fourth et de l'Eighth Avenue, aux parties situées plus loin en amont; tandis que les chemins de fer élevés de la Third et de la Ninth Avenue passent non loin du parc. Des omnibus «pour le parc» stationnent aux entrées de la Fifth et de l'Eighth Avenue (prix jusqu'à l'extrémité N. du parc et retour, 25 c.; on est libre de descendre où l'on veut et de continuer le trajet dans une autre voit.). Les voit. de place coûtent 50 c. Des omnibus électriques (automobiles) partent de 59th Str., passent par la Fifth Av. et 72nd Str., traversent le parc en biais jusqu'à la Riverside Drive (10 c.), qu'elles suivent jusqu'au monument de Grant (p. 57; 25 c.). Restaurants au *Casino* (près de la Mall) et à la *M'Gowan's Pass Tavern* (à l'extrémité N.); rafraîch. à la *Dairy* et au pied des *Terrace Steps.*

La principale promenade est la ***Mall** (pl. I K 3), une allée de beaux ormes à $^1/_2$ kil. au N. de l'entrée de Fifth Av., où se voit. à g. un buste d'*Alexandre de Humboldt,* bronze par Gust. Blæser, offert en 1869 par la colonie allemande. A l'extrémité S. de la Mall s'élèvent des statues de Shakespeare, de Scott, de Burns, de Halleck, de Colomb et d'un Indien à la chasse (par Ward). Du côté N., un kiosque pour la musique (band stand), où il y a concert les sam. et dim. après midi, et un buste en bronze de *Beethoven.* Des

escaliers descendent de la **Terrasse* à la *fontaine de Bethesda* et au *Lac* (Lake), qu'animent de petits bateaux en été et des patineurs en hiver (barque, 25 c. la $^1/_2$ h.; avec rameur, 50 c.; bateaux à moteur, 10 c.). Au N.-E. du lac, un *buste de Schiller*, bronze par C. L. Richter, offert en 1859 par la colonie allemande de New York. La plus belle vue est au *Belvédère*, le point le plus élevé du *Ramble*, situé au N. du lac. La partie N. du parc, au delà du réservoir du Croton, a été arrangée avec moins d'art que celle du S., mais elle la surpasse en beautés naturelles. Signalons le *Harlem Mere* (pl. MN 3), étang pittoresque mesurant 48 hect., avec les serres dans son voisinage. Non loin de l'angle S.-E. du parc (entrée la plus proche, 64th Str.), l'*ancien arsenal de l'Etat* et un petit *jardin zoologique* (ménagerie; entrée gratuite; v. p. 59). Du côté O. du parc, dans le Manhattan Sq. (v. p. 45), le *musée américain d'histoire naturelle* (v. ci-dessous); du côté E., en face de 82nd Str., le *musée métropolitain des Beaux-Arts* (p. 49). A l'O. de ce dernier s'élève l'***aiguille de Cléopâtre** *(Cleopatra's Needle)*, obélisque égyptien en granit rose haut d'env. 21 m , provenant d'Alexandrie et offert à la ville de New York par le Khédive Ismaïl Pacha, en 1877. Comme son pendant de Londres, il est originaire d'Héliopolis (On), où il fut érigé vers 1500 av. J.-C. par Thoutmosis III. Il porte d'un côté des inscriptions que Ramsès II y fit graver 300 ans plus tard (env. à l'époque de Moïse). Les crabes de bronze, au pied, sont des imitations modernes (v. p. 50). On remarque encore dans le parc, entre autres œuvres d'art: les statues de Daniel Webster (p. 91), de Bolivar, d'Alex. Hamilton (p. 30) et de Samuel Morse (p. 71), des figures allégoriques du Commerce et de l'un des «Pilgrim-Fathers» (p. 107), ainsi que des bustes et des groupes d'animaux en grand nombre. En deçà de l'entrée de la Sixth Av., une statue de Thorwaldsen.

Dans le Manhattan Sq. (pl. K 2), du côté O. du Parc Central, s'élève le ***musée américain d'histoire naturelle** *(American Museum of Natural History)*, édifice à cinq étages très étendu en briques rouges, syénite et granit, dont la façade S. richement divisée et longue de 229 m. est dans un style néo-roman. L'aile du N. a été construite de 1874 à 1877 par *Olmsted* et *Vaux* et celle du S. de 1891 à 1899 par *Cady, Berg & See*. Ces constructions ne forment que la quatrième partie des bâtiments du musée projetés, qui occuperont tout l'espace entre le Central Park West, la Columbus Av. et les 77th et 81st Strs. Le musée a été fondé en 1869 par l'Etat de New York, mais le terrain avec le bâtiment appartient à la ville; les frais d'entretien sont couverts par les *trustees* (curateurs), la ville et des donations privées. Le musée parfaitement organisé s'est accru avec une rapidité extraordinaire et l'on évalue à $ 3 500 000 la valeur actuelle des collections. Il doit d'importantes dotations à des particuliers, entre autres à *Mr. Morris K. Jesup*, le président, à J. Pier-

pont Morgan et à d'autres membres du «Board of Trustees» (comité des curateurs). Entrée (v. p. 23) du côté S., où l'on peut avoir de petits Guides pour tout le musée ou pour chacune des sections.

Rez-de-chaussée. L'étage inférieur de l'aile S. contient le *Lecture Hall*, salle de conférences comptant 1500 places. On y donne aux instituteurs de l'Etat de New York des conférences gratuites. Le corridor qui conduit à l'aile E. renferme la *collection Jesup de pierres à bâtir américaines*. L'aile E. contient la **collection Jesup d'essences de bois d'Amérique*, avec des spécimens de chaque essence et des aquarelles représentant leurs feuilles, leurs fleurs et leurs fruits. Dans la salle, à l'extrémité E., des arbres gigantesques et d'autres de Californie, ainsi que des **coraux*, des *éponges*, des *mollusques*, et d'autres invertébrés. — L'aile du N. renferme une partie des **collections anthropologiques et ethnographiques:* les objets d'Alaska et de la Colombie anglaise rapportés par la North Pacific Expedition de Jesup, les collections Emmons et Terry, des sculptures sur bois des Indiens Kwakioutl, et le grand canot de guerre de l'île de la Reine-Charlotte, suspendu au plafond. — Dans le corridor, entre les ailes du N. et de l'O., d'intéressants «totems» (v. p. 561). — Aile de l'O.: groupes et objets relatifs à la vie des Indiens, des Esquimaux et des peuplades sibériennes. Dans la salle du coin, on remarque la collection sibérienne qui est très riche.

Premier étage. Dans le grand hall, les *mammifères* (Mammalia); dans l'aile du N., les *oiseaux* (12000 exemplaires et 70000 peaux), deux collections qui se continuent dans les galeries supérieures. Parmi les squelettes, celui de «Jumbo», éléphant d'Afrique mesurant 3 m. 60 et apporté d'Angleterre en Amérique par Barnum (p. 70) en 1882. Grands groupes d'élans et de bisons d'Amérique, cerf de Virginie, morse. Riche collection de singes. Dans la salle de l'aile N., la collection générale d'oiseaux, et sur la galerie, les *oiseaux de l'Amérique du Nord. Il y a dans ces deux sections des groupes instructifs: pélican brun (en bas), aigle pêcheur, oiseaux des îles et des côtes (tous sur la galerie). — Corridor O.: mammifères; galerie: oiseaux des environs de New York. — Aile E.: collection très riche d'*insectes*, entre autres, les papillons (collection Hoffmann), les sphinx et les insectes nuisibles (collection Jesup). — Aile O.: suite des *collections ethnographiques*, Indiens de Californie, du Mexique, des Etats du Sud-Ouest. On remarquera les objets de vannerie et les poteries préhistoriques et modernes, ainsi que les turquoises des Pueblos. Salle à l'extrémité O.: antiquités indiennes, etc., collection Douglas, objets trouvés dans des tombeaux, etc. Galerie, *antiquités du Pérou:* objets d'or et d'argent, collection unique en son genre d'instruments de musique, de crânes et de momies, poteries, vases de cuivre. Salle au coin de l'aile O.: *objets chinois*.

Deuxième étage. Aile E., *collections paléontologiques*, entre autres la collection Cope (fossiles). Signalons surtout ici les séries représentant l'évolution des mammifères de l'Amérique du Nord: cheval, rhinocéros, titanotherium, chameau, éléphant, animaux carnivores. Le phenacodus découvert par Cope se rapproche beaucoup du type des pachydermes, ruminants, chevaux, etc., antérieur à l'époque tertiaire, de sorte qu'il est très important pour la théorie de l'évolution. — Deuxième salle: reptiles et poissons fossiles. — Corridor: spécimen le plus complet du mosasaure (lézard marin; long de 9 m.). — Salle centrale (Morgan Hall): **collection Bement (minéraux:* beaucoup d'aérolithes), offerte par J. Pierpont Morgan. — Corridor (derrière la salle précédente): **collection Tiffany (pierres précieuses)*, offerte également par J. Pierpont Morgan, et qui fut exposée à Paris de 1889 à 1900. — Aile N.: *collections géologiques* et *paléontologiques*, surtout les objets réunis par *James Hall* (1811-1898), géologue de l'Etat. — Aile O.: moulages de vieilles sculptures du Mexique et de l'Amérique centrale, parures en jade et en or.

Troisième étage. Salle centrale: bonne *collection de coquillages*. Puis, la *bibliothèque* (env. 44000 vol.), les *laboratoires* et les *bureaux*.

Musée métropolitain.

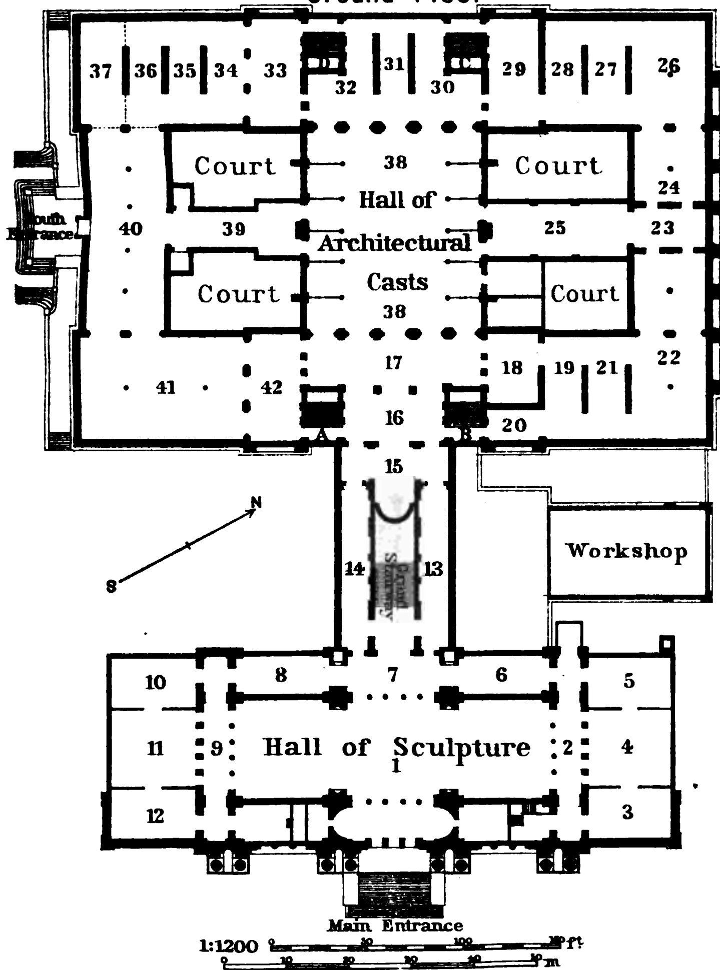
Le musée (entrée, v. p. 23) est situé du côté E. du Parc Central, en face de 82nd Str., à env. 10 min. de la station de 84th Str. du ch. de fer élevé de la Third Av. (p. 12). Les omnibus de la Fifth Av. (v. p. 14) passent à l'entrée et le tramway de la Madison Av. à proximité du musée. L'entrée principale est dans la Fifth Av.; une entrée secondaire se trouve du côté S. du parc.

Le *musée métropolitain des Beaux-Arts* (Metropolitan Museum of Art; pl. KL3), qui comprend aussi les arts industriels, était d'abord un édifice sans prétention en briques rouges avec revêtement de granit et construit de 1879 à 1898. Mais il a été agrandi d'une aile en 1902 avec une splendide façade style renaissance en calcaire gris (Indiana). D'après les plans de *Richard M. Hunt*, l'architecte, le noyau primitif doit être peu à peu entièrement entouré de bâtiments neufs. Le musée a été fondé en 1870 par une corporation, qui supporte encore auj. une grande partie des frais. Le terrain a été donné par la ville, qui a été aussi autorisée par le gouvernement de l'Etat de New York à Albany à payer les frais de construction et à contribuer aux dépenses de l'administration. Les collections se sont très rapidement enrichies en partie grâce à des legs et à des donations. On l'évaluait en 1879 à $ 400000 et auj. à 20 millions de doll. Un de ses principaux fleurons, c'est la **collection Cesnola d'antiquités chypriotes*, qui montrent bien l'influence de l'art oriental sur l'art gréco-romain. Cette collection, qui n'est pas, il est vrai, exposée systématiquement, a été réunie de 1869 à 1876 par le général L. di Cesnola, consul des Etats-Unis à Chypre. La collection historique de verres de tous les temps et celle des cylindres assyriens sont également très importantes. Il y a, entre autres tableaux anciens, des chefs-d'œuvre de Rembrandt, Van Dyck, Frans Hals, Velazquez, Van der Meer et Ruisdael. La Vieille dame, par Fr. Hals (salle 14, no. 325), le groupe de Sir J. Reynolds (salle 12, no. 199) et la Jeune femme par J. van der Meer (salle 14, no. 315) sont des œuvres de premier ordre. La collection des toiles modernes est surtout précieuse; les écoles française (Meissonier, Detaille, Rosa Bonheur, Corot, etc.), allemande, anglaise et américaine y sont toutes bien représentées. — Mentionnons enfin la collection d'instruments de musique. Directeur: le *général di Cesnola* (v. ci-dessus). Catalogue des tableaux, 20 c.; il y a d'autres catalogues spéciaux. La plupart des objets sont munis d'étiquettes.

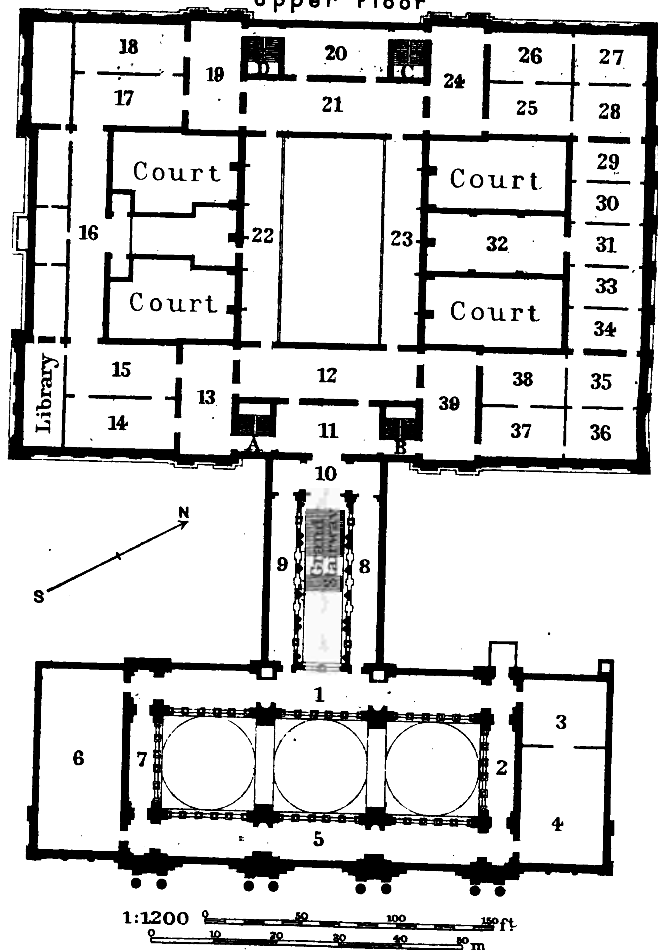
Rez-de-chaussée *(Ground Floor)*. Vestiaire gratuit pour les cannes et parapluies; pour les paquets, 5 c. Pas de pourb. — Du côté O. du rez-de-chaussée, un restaurant pas cher, ainsi que des cabinets pour hommes (pour dames, du côté E.), et encore à dr. et à g. de l'entrée principale.

De l'entrée principale (Main Entrance) on passe dans la belle SALLE DES SCULPTURES (pl. 1), longue de 50 m. sur 14. m. 60 de large, comprenant deux étages, et de laquelle un large escalier conduit à l'étage supérieur. Les sculpteurs représentés ici par des œuvres remarquables sont entre autres: *Hiram Powers*, *Gibson*, *W. W. Story* (Salomé), *Rinehart*, *Millet*, *Albano*, *G. G. Barnard* (Je sens deux hommes en moi, d'après une poésie de

Victor Hugo), *Schwanthaler*, *Fischer*, *Thorwaldsen* et *Barye* (moulage) Au milieu, deux bronzes: une Bacchante de *Macmonnies* et un Dompteur d'ours, par *Bartlett*. — CORRIDOR (pl. 2; à dr.): encore des sculptures. — CABINET 3: expositions de collections prêtées qui varient souvent. — CABINET 4: souvenirs de *Washington*, *Benjamin Franklin* et *Lafayette*. — CABINET 5 (à côté): *poteries du centre et du Sud de l'Amérique*. — Petite SALLE TRANSVERSALE (pl. 6): *antiquités américaines*, entre autres des idoles et des fétiches anciens et modernes du Nouveau-Mexique, des poteries, etc. — Puis, un court CORRIDOR (pl. 7), avec des bronzes, entre autres: le St Jean-Baptiste de Rodin et Napoléon par Launt Thompson. — Deuxième SALLE TRANSVERSALE (pl. 8; après le corridor): *antiquités grecques et romaines*, terres cuites, urnes cinéraires, fibules étrusques, bronzes de la collection Marquand. A l'entrée, les crabes en bronze de l'obélisque dit «aiguille de Cléopâtre» (p. 47). On y voit en outre la garniture en bronze parfaitement conservée d'un **bige de guerre* étrusque (VIIe-VIe s. av. J.-C.), avec des représentations en relief de sujets mythologiques (de Norcia, dans l'Italie centrale), ainsi que de menus objets trouvés avec le bige dans le même tombeau. — CORRIDOR (pl. 9; v. ci-dessous) contigu au S.: belle cheminée en marbre ital. (XVIe s.), de la coll. Marquand. — CABINET 10: dans le coin, *fresques des derniers temps de la République romaine, trouvées en 1901 dans une villa antique à Boscoreale près de Pompéi; une chambre à coucher a été reconstituée pour montrer l'arrangement primitif des fresques. — CABINET 11: tapisseries, sculptures, candélabres, malachites, vases émaillés et porcelaines de l'anc. fabrique de Capodimonte à Naples. — CABINET 12 (*Pavilion of Carved Wood*): ouvrages en bois sculpté, marqueteries. Au mur E., chaise ayant appartenu à Rubens. Puis, une armoire faite de diverses essences d'arbres américains, une pendule ciselée (anglaise, 1640), trois traîneaux norwégiens, trois litières et une armoire ital. en ébène et en ivoire (XVIe s.). — Dans le CORRIDOR (pl. 9; v. ci-dessus) adjacent, un monument du poète *E. A. Poë* (1809-1849), érigé par des acteurs. — Le CORRIDOR à g. du grand escalier (pl. 14) renferme une partie des collections Cesnola (p. 49): sculptures tombales, bronzes et inscriptions. A l'extrémité E., un *sarcophage romain en marbre (vers le IIe s. ap. J.-C.). A l'extrémité O., un sarcophage gréco-assyrien, d'Amathonte (Chypre; vers le VIe s. av. J.-C.). Le sarcophage de Golgoi (Chypre; vers 600 av. J.-C.) révèle aussi un style mixte gréco-assyrien. Au milieu, un sarcophage gréco-phénicien en marbre blanc. — CABINET 15. Aux murs, des armoires avec de menus objets en bronze de la collection Cesnola. Sous l'escalier, une série de masques. Au milieu, sur des meubles à pivot, des tissus du Fayoûm (du IVe s. av. J.-C. au XIe s. de notre ère). — CABINET 16, le premier de l'anc. musée, renferme des moulages de fragments d'architecture. — SALON (pl. 18, 19), dans l'anc. musée à g.: autres objets de la collection Cesnola, têtes, fragments de statues, statuettes (beaucoup de traces de polychromie), statues (surtout un Hercule archaïque), terres cuites, stèles funéraires, vases d'albâtre, lampes à inscriptions, etc.; toutes les formes de l'art antique de l'époque assyrienne aux temps gréco-romains. Dans une des armoires: représentations de Vénus dep. les temps les plus reculés jusqu'à la belle époque grecque. — COLLECTION DE VERRES ET DE POTERIES ANTIQUES (*Hall of Ancient Glass and Pottery*; pl. 20), d'une grande valeur. Au delà de l'entrée S. du musée (South Entrance): *verres égyptiens*, *phéniciens*, *grecs* et *romains* de la collection Cesnola, depuis le VIIIe s. av. J.-C.; à remarquer: les beaux verres aux couleurs chatoyantes et le grand vase de Curium (Chypre). Plus loin, les *verres antiques*, *du moyen-âge et modernes* des collections Marquand (Charvet) et Jarves. Dans les vitrines au N., la *collection Cesnola de poteries phéniciennes*, *grecques et romaines*, du XVe s. av. J.-C. jusqu'au IVe s. de notre ère. Au mur O., des amphores de Rhodes. — CABINET 21 (contigu au N.): moulages d'après les œuvres des della Robbia. — SALLE (pl. 22, 23) adjacente à l'O.: moulages de sculptures allemandes et italiennes de la Renaissance, en divers compartiments. — Un corridor (pl. 24), avec des moulages d'après les œuvres architecturales françaises du moyen âge et de la Renaissance, mène au S. dans la grande SALLE À JOUR D'EN HAUT (*Hall of Architectural Casts*), avec des reliefs d'édifices célèbres et des


METROPOLITAN MUSEUM OF ART
Ground Floor
37
36
35
34
33
32
31
30
29
28
27
26
Court
38
Hall of
Architectural
Casts
38
Court
24
40
39
25
23
Court
Court
South Entrance
22
17
18
19
21
41
42
16
20
A
B
15
N
S
Workshop
14
Grand Staircase
13
10
8
7
6
5
11
9
Hall of Sculpture
1
2
4
12
3
Main Entrance
1:1200

METROPOLITAN MUSEUM OF ART



moulages d'après des œuvres classiques de l'architecture. Tableaux: à l'E., *Benjamin Constant*, Justinien et ses conseillers; à l'O., *Hans Makart*, Chasse de Diane; *G. Richter*, Victoire; *L. Knaus*, Paix. — SALLE 17 (à l'E.), autres moulages d'après des chefs-d'œuvre de l'architecture. — Dans les autres pièces du rez-de-chaussée: des moulages de sculptures hélléniatiques (pl. 25) et grecques (pl. 26), puis de sculptures du Parthénon (pl. 27) et d'autres attiques (pl. 27), d'après des œuvres de Scopas ainsi que des reproductions en bronze surtout d'œuvres de Pompéi et d'Herculanum (pl. 28), enfin des moulages d'œuvres d'Olympie (pl. 29), de sculptures assyriennes grecques archaïques (pl. 30) et égyptiennes (pl. 31). — CORRIDOR au N. du grand escalier (pl. 13): œuvres égyptiennes originales. Vitrines du côté S.: statuettes, amulettes, scarabées, stèles funéraires gréco-égyptiennes, un sarcophage d'enfant; en face, des momies et des étuis à momie.

Etage supérieur *(Upper Floor)*. Nous y montons par le grand escalier *(Grand Stairway)*, décoré de bustes en marbre et de quatre cartons de *Jacob de Wit*. En haut, à dr., un CORRIDOR (pl. 8) avec des armures japonaises. CORRIDOR 1 (plus loin, à g.): poteries du Pérou (coll. Marquand). — A l'extrémité E. du CORRIDOR 2, qui renferme la **collection Bishop (jades)*, l'Assomption, bas-relief de *Luca della Robbia* (1400-1480), provenant de la crypte du prince de Piombino. — CORRIDOR 5: porcelaines européennes, offertes par H. G. Marquand, etc.; deux grands vases bleus de Sèvres, don de la République française. Dans l'angle S., un vieux reliquaire bouddhique. — CORRIDOR 7: laques et bronzes japonais; à l'extrémité O., un coffre moderne. — SALLE 6: magnifique *collection de porcelaines vieux Chine, prêtée par J. P. Morgan. Dans la partie S. du CORRIDOR I mentionné ci-dessus: des idoles de bronze; des briques et des boucliers de métal persans. — Le CORRIDOR 9 (vide provisoirement) nous ramène dans l'ancien musée.

Quatre ESCALIERS (pl. A, B, C, D) mènent des deux extrémités des salles 16 et 24 du rez-de-chaussée à l'étage supérieur. Dans la cage de l'escalier S.-E. (pl. A), Pæstum (mosaïque), par *Rinaldi;* St Christophore, par *Pollajuolo* (fresque); les Saisons, par *J.-J. Horemans;* un Chérubin, par *le Corrège;* un Apôtre, par *Dürer*, et d'autres toiles de vieux maîtres. Escalier N.-E. (pl. B): une Chasse, par *Horemans*, etc.; escalier N.-O. (pl. C), paysages, par *R. B. Browning*, *Kensett*, etc.; escalier S.-O. (pl. D), les Muses par *Fagnani* (portraits de dames de New York); un dessin («in memoriam»), par *Mutter*, etc.

SALLE 11, en face du grand escalier: *écoles flamande et hollandaise*. Le numérotage commence au mur E., à g. de l'entrée. 17, *A. de Vries* (XVIIe s.), portrait; 67, *Teniers le Vieux* (1582-1649), Cuisine hollandaise; 59, *Aert van der Neer* (1603-1677), Coucher de soleil; 66, *B. van der Helst* (1613-1670), Joueur de guitare; *48, Rubens (1577-1640), Cambyse punissant un mauvais juge; 30, *Jan et Andries Both* (vers 1610-1652), Site italien; 102, *Jacob Jordaens* (1593-1678), les Philosophes; 97, *S. Ruysdael* (m. 1670), Marine; *34, *J. de Heem* (1606-1683), Nature morte; *15, *van Dyck* (1599-1641), Ste Marthe implorant la cessation de la peste de Tarascon; *8, *Jordaens*, le Petit St Jean et l'Enfant; *Rubens*: *94, Retour d'Egypte (peu av. 1620); *170, Ste Famille; 9 *Jan Fyt* (1611-1661), Gibier; 5, *B. van der Helst*, un Bourgmestre; 4, *K. de Moor* (1656-1738), un Bourgmestre de Leyde et sa femme; 35, *Aert de Gelder* (1645-1727), un Amiral; *11, *Frans Hals*, Hille Bobbe, la Vénus de Haarlem; 31, *A. van Ostade* (1610-1685), le Musicien; 57, *Quinten Matsys* (vers 1440-1530), Couronne d'épines; 36, *Rachel Ruysch* (1664-1750), Fleurs et fruits; 16, *Jan Steen* (vers 1626-1679), Kermesse hollandaise; 1, *Teniers le J.* (1610-1690), Noces; 33, *K. Netscher* (1639-1684), Dame hollandaise.

SALLE 12: surtout des *tableaux modernes*. Le numérotage commence à g. de l'entrée S.-E. 105, *Séb. del Piombo* (1485-1547), Christophe Colomb; 115, *Panini* (1695-1798), Intérieur de l'église St-Pierre à Rome; 110, *Carlo Maratta* (1625-1713), le Pape Clément IX; 118, *George Fuller* (1822-1884) Nydia, sujet tiré des: «Derniers jours de Pompéi» de Bulwer; 129, *Picknell*

(1852-1897), En Décembre; 136, *E. Veder* (né en 1836), Sentinelle; 147, *G. Inness* (1825-1894), Chênes en automne; 146, *F. D. Millet* (né en 1846), un Bon coin; 149, *H. Bolton Jones* (né en 1848), le Printemps; 150, *Ed. M. Ward*, le Chaudronnier; 152, *J. F. Weir* (né en 1841), Forgeage de l'arbre de couche; 156, *W. Hart* (1823-1894), En Ecosse; 157, *F. E. Church* (1826-1900), la Mer Egée; 160, *G. Inness*, la Vallée du Delaware; 161, *H. Mosler*, Noces en Bretagne; 163, *C. Marr* (né en 1858), le Mystère de la vie; 171, *H. D. Martin* (1836-1897), Vue des bords de la Seine; 170, *W. A. Coffin* (né en 1855), la Pluie; 170, *J. Jefferson* (né en 1829), paysage idéal; 185 *R. Walker* (m. 1658), le général Ireton; *J. Ald. Weir* (né en 1852), Heure de loisir; 185, *Sir Jos. Reynolds* (1723-1792), portrait; 196, *Sir Peter Lely* (1617-1680), portrait; *197, *J. M. W. Turner*, le Canal Grande à Venise; *199, *Reynolds*, Hon. Henry Fane et ses tuteurs Inigo Jones et Charles Blair; 200, *Ch. Lucy* (1814-1873), Nelson sur la «Victory».

Corridor 23, au-dessus de la salle des moulages architecturaux (p. 51), où l'on parvient par la porte N.-O. de la salle 12: ouvrages en fer et en bronze. Corridor 22 (en face): dessins, eaux-fortes et photographies. Il y a entre autres des dessins attribués aux maîtres suivants: *Raphaël*, *Michel-Ange*, *Léonard de Vinci*, *le Corrège*, *Véronèse*, *le Tintoret*, *André del Sarto*, *le Dominiquin*, *Carrache*, *le Guide*, *Murillo*, *Velazquez*, *Dürer*, *Van Dyck*, *Rembrandt*, *Rubens*, *Teniers*, *Watteau*, *Greuze* et *Claude Lorrain*. Eaux-fortes de *Seymour Haden*, *Turner*, *Whistler*, etc. Au milieu, des albums de photographies, qu'un mécanisme ingénieux permet de feuilleter sans les gâter.

Salle 13 (où l'on entre directement de l'escalier A mentionné p. 51 ou de la salle 12): tableaux d'artistes américains pour la plupart. Le numérotage commence à g. (E.) de la porte centrale du mur. N. 233, *J. Trumbull* (1756-1853), Al. Hamilton (p. 30); 236, *Gilbert Stuart* (1755-1828), le Capitaine H Rice; 238, *C. W. Peale* (1741-1827), George Washington; 241, *D. M. Bunker* (1861-1890), la Femme de l'artiste; 248, *E. Leutze* (1816-1868), le Général Washington franchissant le Delaware (1776; v. p. LVI); 259, *H. Inman* (1801-1846), Martin van Buren; *260, *G. Stuart*, G. Washington; 258, *Th. Cole* (1801-1898), Dans les monts Catskill; 264a, *C. C. Ingham* (1796-1863), une Fleuriste; 264, *Benj. West* (1738-1820), Triomphe de l'Amour; 265, *Mat. Pratt* (1739-1805), artistes américains, entre autres: West, Pratt lui-même, etc.; 269, *Vacslav Brožik* (né en 1852), Colomb à la cour de Ferdinand et d'Isabelle (une toile gigantesque); 270, *Cole*, Aqueduc romain; 278, *A. B. Durand* (1796-1886), Dans la forêt.

Salle 14: collection H. G. Marquand évaluée à $1/_2$ million de doll. *Tableaux anciens* et *de l'école anglaise*. A g.: 285, Hogarth (1697-1764), Miss Rich; *284, *Rubens*, Suzanne et les deux Vieillards (apr. 1630); 288, *Moroni* (1510-1578), portrait; 289, *Holbein* (?; 1496-1543), l'archevêque Cranmer; *290, *van Dyck*, la Dame à la collerette; *291, *L. de Vinci* (?; 1453-1519), Jeune fille avec des cerises; *292, *Frans Hals* (tableau d'atelier?), le Fumeur; 293, *Jac. van Ruisdael* (1625-1681), paysage; *294, *B. van der Helst*, portrait; 296, *Netscher*, Partie de cartes; *Rembrandt* (1607-1669): *298, l'Homme au chapeau à larges bords et au grand collet (vers 1660); *297, portrait (de ses dernières années, 1665); 301. *Gainsborough* (1727-1788), Jeune fille et des chats; 302, *Turner*, paysage; 303, *Reynolds*, portrait; *Rubens*: 305, portrait; 306, Pyrame et Thisbé; 308, *Old Crome* (1769-1821), paysage; *310, *van Dyck*, le Duc de Richmond et Lennox; 311, *Constable* (1776-1837), la Ferme dans la vallée; 312, *Velazquez* (1599-1660), Marianne d'Autriche, seconde femme de Philippe IV d'Espagne; 313, *Masaccio* (école florentine postérieure?), Homme et femme; 316, *Teniers le J.*, paysage; *315, *J. van der Meer* (1632-1696), Jeune femme à la fenêtre; *317, *Albert Cuyp* (1605-1691), paysage avec des bestiaux; 319, *J. van Eyck* (? 1390-1440), la Vierge et l'Enfant; *321, *Frans Hals*, portrait; 326 *Velazquez*, le Duc d'Olivarès; 324, *J. S. Sargent* (né en 1856), H. G. Marquand (v. ci-dessus); 328, *attribué à Fr. Hals*, Deux gentilshommes; *325, *Frans Hals*, portrait d'une vieille dame désigné comme celui de sa femme; *Velazquez*· *330, son portrait (?); 327, Don Carlos, fils aîné de Philippe IV; 323, *Juriaan Ovens* (1620-1678), portrait (signé et daté 1650); 329, *Metsu* (1630-1667), la Leçon de musique; *333, *J. van Eyck (Petrus Cristus?)*, Descente de croix; 336, *Gainsborough*, paysage.

SALLE 15: tableaux de la *collection G. A. Hearn*, surtout des écoles anglaises et américaines. Le numérotage commence à g. (E.) de l'entrée N. 338, *G. Inness*, la Paix et la Fertilité; 340, *R. P. Bonington* (1801-1828), En Normandie; 339, *Gaingsborough*, portrait; 342, *Richard Wilson* (1713-1782), Tempête; 347, *Sir Henry Raeburn* (1756-1823), portrait; 348, *Sir Godfrey Kneller* (1646-1723), id.; 350, *Constable*, le Pont de la Stour; 349, *Lely*, portrait; 354, *G. Morland* (1763-1804), le Dîner; 353, *Reynolds*, portr. du duc de Cumberland; 356, *I. van Ostade* (1621-1649), En hiver; 359, *P. de Hooch* (vers 1632-1681), Intérieur hollandais; 364, *Cuyp*, paysage avec des bestiaux; 365, *Abb. H. Thayer* (né en 1849), Jeune femme; 370, *Patr. Nasmyth* (1787-1831), paysage; 372, *Wilson*, Site italien; 375, *Sir Thomas Lawrence* (1769-1830), lady Ellenborough; 376, *Gainsborough*, paysage; 379, *Reynolds*, portrait; 380, *Daniel Mytens* (XVIIe s.), Charles Ier; 381, *Claude Lorrain* (1600-1682), un Port; 384, *Martin*, Dunes; 387, *Al. W. Wyant* (1836-1892), la Vallée large.

SALLE 16: expositions d'œuvres prêtées qui varient.

SALLE 17: collection de toiles modernes prêtées par *Miss Catherine Lorillard Wolfe* (1828-1887). A g.: 387 d, *Falero* (né en 1856), Etoiles jumelles; 391, *Alex. Bida* (1813-1895), Massacre des Mamelouks en Egypte (1811); 392, *Rousseau* (1812-1867), Lisière de forêt; 393, *Lord Fred. Leighton* (1830-1896), Lachrymae; 396, *J. M. W. Turner*, Baleinier; 397, *M. Leloir* (né en 1853), L'occasion fait le larron; 402, *Doré* (1833-1883), Retraite de Russie; *Meissonier* (1815-1891): 403, le Peintre d'enseignes; *406, Adriaen et Willem van de Velde; 408, *Gérôme* (1826-1904), Jeune Arabe; 407, *F.-A. de Kaulbach* (né en 1850), Tête de jeune fille; 411, *Jules Breton* (né en 1827), Jeune paysanne tricotant; *412, *Couture* (1815-1879), l'Ecolier paresseux; 413, *Andr. Achenbach* (né en 1815), Coucher de soleil; *417, *Jules Breton*, Procession en Bretagne; 418, *Marchal* (1825-1877), le Soir en Alsace; 419, *Defregger* (né en 1835), une Tyrolienne; 422, *Bouguereau* (né en 1825), Frère et sœur; 426, *Louis Haghe* (1806-1885), un Toast au corps de garde; 427, *Meissonier*, un Général et son adjudant; 428, *Narcisse Diaz* (1808-1876), Ste Famille; 436, *Detaille* (né en 1848), Combat de la Vieille garde contre des Cosaques; 437, *Horace Vernet* (1789-1863), étude pour un tableau du «Corso»; *Eugène Delacroix*, l'Enlèvement de Rebecca (sujet tiré d'«Ivanhoë» de Walter Scott); 443, *Vibert* (1840-1902), le Confesseur déconcerté; 444, *Henner* (né en 1829), Baigneuse; *448, *Gabriel Max* (né en 1840), le Dernier signe; 449, *Isabey* (1804-1886), Salle de fêtes; 451, *Schenck* (1828-1901), Perdu (en Auvergne); 453, *Cabanel* (1823-1889), la Soulamite; *457, *L. Knaus* (né en 1829), la Ste Famille servie par des anges pendant sa fuite; 458, *Roybet* (né en 1840), Partie de cartes.

SALLE 18 (suite de la *collection Wolfe*). A g. de l'entrée S.: 466, *Fortuny* (1838-1874), Chameaux à Tanger; 466 b, *Rousseau*, paysage; 467, *Rosa Bonheur* (1822-1899), Chien de chasse; 468, *Daniel Huntington* (né en 1816), John David Wolfe, père de la fondatrice de la collection; 471, *Boldoni*, Causerie; 472, *Cabanal*, Miss Wolfe; 474, *Boughton* (né en 1834), une Puritaine; 479, *Detaille*, Cuirassier; 481, *Dupré* (1819-1889), le Char de foin; 483, *Decamps* (1803-1860), Patrouille de nuit à Smyrne; 484, *L. Knaus*, Vieille femme et des chats; *485, *Van Marcke* (1827-1891), Vaches; 487, *Bonnat* (né en 1833), une Fellah et son enfant; 490, *Munkacsy* (né en 1846), Chez le prêteur sur gages; 491, *Vibert*, une Réprimande; 492, *Bargue* (m. 1883), Bachi-bouzouek; 493, *Berne-Bellecour* (né en 1838), le Futur; *494, *Troyon* (1810-1865), Bétail hollandais; 497, *Merle*, Chute des feuilles; 499, *Rosa Bonheur*, le Sevrage des veaux; 500, *W. de Kaulbach* (1805-1874), les Croisés devant Jérusalem (esquisse en couleurs de la fresque de Berlin); 501, *Le Febvre* (né en 1834), Jeune fille de Capri; *506, *Troyon*, la Vache blanche; 508, *Piloty* (1826-1886), les Vierges sages et les Vierges folles; 501, *Lambert* (né en 1825), une Chatte et ses petits; 510, *Desgoffe* (né en 1830), Nature morte; 518, *Schreyer* (né en 1828), Arabes en marche; 519, *Le Roux* (né en 1829), Femmes romaines sur les tombeaux de leurs ancêtres; *521, *Gérôme* (m. 1904), la Prière dans une mosquée, au Caire; 524, *Hans Makart* (1840-1881), le Rêve après le bal; 527, *Wappers* (1803-1874), Confidences; *525, *Cot* (1837-1883), l'Orage; 528, *Bonnat*, Jeune fille romaine; 529, *Pasini*, Entrée d'une mosquée; 533, *Rousseau*, Vue d'une rivière; *532, *Corot* (1796-1875), Ville d'Avray.

SALLE 19. Le numérotage commence à g. (O.) de la porte S.-O. 576, *François Boucher* (1703-1770), Arion sauvé; *566, *Nic. Largillière* (1656-1746), portrait; *570, *F. H. Drouais* (1727-1775), l'Empereur Joseph II d'Autriche; *575, *J. M. Nattier* (1685-1766), la Princesse de Condé en Diane; 571, 573, *Greuze* (1725-1805), Etudes; 555, *Ch. L. Müller* (1815-1829), Lune de miel; 47, *Poussin* (1593-1665), Sujet mythologique; 546, *F. L. Français* (1814-1897), la Récolte des olives; 39, *F. X. Winterhalter* (1806-1873), Florinde.

SALLE 21. Le numérotage commence à dr. (N.) de la porte S.-O. (donnant sur la salle 31). 588, *Carl Marr*, Causerie; 589, *Jul. Schrader*, Alex. de Humboldt, avec le Chimborazo au second plan. — *593, *Meissonier*, Friedland, 1807 (une des rares grandes toiles du maître, représentant Napoléon, à l'apogée de sa puissance, entouré de ses soldats). Ce tableau a été acquis pour $ 66000 et offert au musée par Mr. Henry Hilton. — 591, *C. H. Davis* (né en 1856), le Soir; 596, *J. Israels* (né en 1824), l'Amoureux transi; 607, *Mauve* (1838-1888), Automne; 600, *Maignan*, l'Attentat d'Anagni (arrestation du pape Boniface VIII en 1303); 601. *K. Becker* (1820-1900), Scène du «Gœtz de Berlichingen» de Gœthe; *604, *Bastien Lepage* (1848-1884), la Pucelle d'Orléans; 609, *L. Bisi* (1819-1869), le Dôme de Milan; *615, *François-Auguste Bonheur* (1829-1884; frère de Rosa), Paysage et des bestiaux; 616, *Fortuny*, Dame espagnole; *618, *Detaille*, Défense de Champigny; 619, *G. Inness*, le Soir; 620, *Manet* (1833-1883), le Garçon à l'épée; 622, *Lhermitte* (né en 1844), la Vendange; 606, *Jacque* (1813-1894), paysage avec des moutons; 649, *Bargue*, Laquais sommeillant; 629, *C. F. Ulrich* (né en 1858), Souffleur de verre de Murano; 631, *Meyer de Brême* (1813-1886), la Prière du soir (petite aquarelle); 623, *W. Koller* (1829-1889), Hugues van der Goes faisant le portrait de Marie de Bourgogne; 635, *G. J. V. Clairin*, Sentinelle mauresque; 636, *Dupré*, le Ballon; 644, *R. Wylie* (1839-1877), Mort d'un chef vendéen; 605. *Mauve*, le Printemps.

SALLE 20. A g. de l'entrée S.-E.: 655, *C. Piloty*, Thusnelde au triomphe de Germanicus (réplique du tableau de Munich); 654, *Achille Glisenti*, Histoire de chasse; 659, *J. W. Alexander* (né en 1856), portr. de W. Whitman (1819-1892), poète américain; 686, *K. W. Hübner* (1814-1879), Mort du braconnier; 687, *Bonnat*, G. T. Johnston, pemier président du Musée; 688, *J. F. Cropsey* (né en 1823), paysage; 689, *Lerolle*, Examen d'un orgue; 695, *J. Israels*, l'Attente. — 694, *C. G. Hellquist* (1851-1890), Entrée infamante à Stockholm des évêques Sonnavater et Master Knut, qui s'étaient révoltés sans succès contre Gustave Ier; 697, *A. Fr. Pecht* (1814-1903), Richard Wagner. — *706, *Rosa Bonheur*, le Marché aux chevaux, chef-d'œuvre connu par de nombreuses reproductions à la Galerie Nationale de Londres, etc.: il a été acquis pour $ 58000, et offert au musée par Mr. Cornelius Vanderbilt. — 707, *T. W. Wood*, Scènes de guerre; 708, *Manet*, Jeune fille au perroquet; 705, *Hoffer*, Copie d'après les «Romains de la décadence» de Th. Couture au Louvre; 712, *Clays* (1817-1900), Fête de la restitution du port d'Anvers (1863); 711, *W. Gay* (né en 1856), les Fileuses; 713, *Dannat* (né en 1853), Quatuor; 715, 716, *Kensett*, paysages.

SALLE 24 (*Gallery of Metallic Reproductions*): reproductions d'objets d'or et d'argent de toutes les époques, provenant surtout de collections russes et anglaises.

SALLE 25. Le numérotage commence à la paroi de dr. (E.) près de la porte N. *730, *Meissonier*, un Lecteur; 724, *Dupré*, paysage; 736, *Knaus*, tête de femme; 725, *Al. Defaux*, le Printemps; 726, *Gilbert Stuart*, George Washington; 752, *Boutigny*, la Révolte de Pavie; 727, *K. L. Becker* (1820-1900), l'Empereur Maximilien recevant les délégués de Venise; *728, *Rosa Bonheur*, le Gibier dans la forêt (effet de crépuscule).

SALLE 26, avec la **collection Moore*, offerte en 1891; porcelaine de Chine, étoffes japonnaises, bronzes, objets tressés, verrerie d'Europe, d'Egypte, de Grèce et de Rome, parures orientales et objets arabes en métal. Dans une vitrine: figurines de Tanagre.

SALLE 27: porcelaine de Chine. — Salle 28: collection Ellis (armes). — SALLE 29: vieilles dentelles, don de Mrs. Astor, Mrs. Smillie, Mrs. Stuart, etc. — SALLE 30: porcelaine du Japon; poteries. — SALLE 31: porcelaine du Japon et de Chine; poteries.

SALLE 32. *Gemmes, monnaies, miniatures, ouvrages en or et en argent.* Dans les vitrines à la paroi E., les *objets de parure chypriotes de la collection Cesnola* (surtout de Curium): magnifiques parures en or, fibules, anneaux, ex-voto, etc. (quelques-uns en or plaqué d'argent). A remarquer surtout: la cornaline avec Borée et Orithyie et la calcédoine avec le Rapt de Proserpine. Du côté S.-O., la *collection Taylor-Johnston*: pierres taillées. — Dans les vitrines au bas du mur O.: parures en or étrusques et lombardes; cylindres assyriens. Au mur N., à l'entrée: vases Tiffany (émaillés, etc.); collection J. Pierpont Morgan (parures antiques). Vitrines dans le haut du mur E.: médailles de Cyrus W. Field en mémoire de la pose du câble transatlantique; collection Lazarus: miniatures, et collection Avery: cuillers. Vitrines dans le haut du mur S.: collection Drexel, Phœnix et Baxter, orfèvrerie et gemmes. A l'extrémité S.: vase de Tiffany offert au poète W. C. Bryant (1794-1878) lors de son 80e anniversaire. Vitrines dans le haut du mur O.: parures anciennes et ustensiles en argent, don de Miss Lazarus et de Mr. Duane Poll. Dans l'angle N.-E.: vieille orfèvrerie, émaux anglais (Battersea). Au milieu, la collection Farman: médailles grecques, romaines et égyptiennes; la collection Hearn (montres) et une collection de vieille argenterie anglaise.

SALLE 33: éventails et étoffes. — SALLE 34: objets divers. — SALLE 35-39, collection Drexel et Crosby-Brown: instruments de musique.

Non loin de l'angle N.-O. du Parc Central, le *Morningside Park* (pl. N O 2), parc étroit, qui s'étend de 110th à 123rd Str., avec de grands perrons, d'énormes murs de soutènement et de jolis coups d'œil sur le Parc Central, les Washington Heights, le Harlem et les courbes hardies du chemin de fer élevé. Près de son extrémité S., au coin de la Morningside Av. et de 112th Str., la **cathédrale St-Jean** (*Episcopal Cathedral of St. John the Divine,* pl. N 2; ouverte les mardi, jeudi et sam. de 4 h. à 6 h. de l'après-midi, mais aussi d'ordinaire à d'autres moments), commencée en 1892 sur les plans de Heins et Lafarge, mais encore inachevée, La *crypte* (office le dim. et à 5 h. de l'après-midi) et la petite chapelle Belmont sont seules terminées. Dans la première, deux des tapisseries dites Barberini tissées à Rome au XVIIe s. et léguées à l'église avec six autres par Mrs. E. V. Coles. Signalons aussi la chap. Tiffany et son autel décorés de mosaïques en verre. — Plus loin au N., entre 113th et 114th Str., l'**hôpital St-Luc** *(St. Lukas Hospital;* pl. N 2), sorte de palais en marbre blanc, avec une tour d'horloge au-dessus de l'entrée principale.

Encore plus au N., entre la Tenth (Amsterdam) Av. et le Broadway, 116th et 120th Strs., à 33 ou 46 m. au-dessus de l'Hudson qui est voisin, sur l'ancien champ de bataille des Harlem Heights (v. p. 58; plaque commémorative au bâtiment de l'école polytechnique, v. p. 56), s'élèvent les nouveaux bâtiments de la ***Columbia University** (pl. N O 1-2), l'université la plus ancienne et la plus importante de New York et l'une des mieux organisées des Etats-Unis.

C'est l'anc. *King's College*, fondé en 1754 sous Georges II d'Angleterre, supprimé en 1776 en raison de ses tendances royalistes, mais rétabli en 1784 sous le nom de *Columbia College*. Depuis 1787 cette université est soumise à un conseil indépendant, qui nomme un président influent. De 1857 à 1897 ses bâtiments se trouvaient au coin de 49th Str. et de la Madison Av. La nouvelle université, réorganisée en partie en 1890 sur

le modèle de celles de l'Europe centrale, se compose du Columbia College proprement dit (pour «Under-Graduates»), qui correspond à peu près aux classes supérieures de nos lycées et aux premiers cours de nos universités et d'une faculté («School») comprenant les écoles de droit, de médecine et l'école polytechnique, puis celles d'économie politique, de philosophie et d'histoire naturelle. La fortune de l'université s'élève à 20 millions de doll., et la valeur des édifices et des collections à 18 millions. L'université compte env. 500 professeurs et agrégés et env. 3700 étudiants. C'est ici qu'étudièrent entre autres: le gouverneur Morris, John Jay, Al. Hamilton, Hamilton Fish et De Witt Clinton.

La **bibliothèque* (Library), l'édifice principal qui sera le centre de l'Université, a été construite sur les plans de Charles F. McKim aux frais de Seth Low, qui fut président de l'Université de 1890 à 1901. C'est une construction du style romain moderne, avec un beau portique à colonnes du côté de 116th Str. et un dôme surbaissé haut de 42 m., située dans le haut d'une terrasse qui monte en pente douce et d'un large perron, au milieu duquel s'élève dep. 1903 une statue de l'«Alma Mater» par Daniel C. French. L'intérieur, parfaitement organisé, renferme env. 350000 vol. (entrée, v. p. 21). Le soir, la salle d'étude est éclairée au moyen d'une grosse sphère blanche, dite «lune», sur laquelle des jets de lumière électrique, qu'elle réfléchit ensuite, sont concentrés par huit lampes à arc dissimulées. — Au N., au haut du versant, l'*University Hall,* le club des étudiants, avec un théâtre, une salle à manger, un gymnase (intéressant) pour les exercices athlétiques, une école de natation et les machines (Power Plant) nécessaires, ainsi que les *University Commons,* plantés de vieux arbres. A g. et à dr., l'école polytechnique *(Engineering Building),* les écoles de chimie et d'architecture *(Havemeyer Hall),* de physique et d'astronomie *(Fayerweather Hall),* d'histoire naturelle et de psychologie *(Schermerhorn Hall),* et enfin un local pour les étudiants *(Earl Hall).* Une *chapelle,* une des maisons pour les étudiants *(Dormitory)* projetées et une école de journalistes *(School of Journalism)* sont de plus en construction.

La faculté de médecine, fondée en 1807, a son siège dans le **College of physicians and surgeons** (v. p. 45), très bien organisé, grâce aux fondations de la famille Vanderbilt, et dont la salle de dissection (Dissecting Room; pour 400 étudiants) est un modèle du genre. — Deux autres établissements se rattachent à l'Université, dont ils sont toutefois indépendants au point de vue financier, à savoir: le *Barnard College* (pl. NO 1), fondé en 1889, un lycée de jeunes filles correspondant au Columbia College proprement dit (v. ci-dessus) avec trois édifices (450 étudiantes) et le *Teacher's College* (pl. O 1), école normale avec six bâtiments et 3000 étudiants et étudiantes.

Sur les collines qui bordent le Hudson, le beau parc dit ***Riverside Drive** et **Park** (pl. K-O 1), long de plus de 4 kil., s'étend de 72nd Str. à 127th Str. Il contient de belles maisons et des villas en grand nombre, dont les fondements ont dû être taillés en partie dans le roc. Coups d'œil magnifiques sur le fleuve très animé et la rive opposée (v. p. 172, 173).

Entre 72nd Str. et le monument du général Grant, le Riverside Drive est desservi par des *omnibus locaux* (25 c. aller et retour; «stop over»

tickets comme au Parc Central, v. p. 45). Tramway passant près de l'extrémité S. du parc, v. p. 13, no 2. La station du chemin de fer élevé de la 72nd Str., dans la Ninth Av. (p. 12), est à env. 600 m. Pour l'omnibus électr. venant du Parc Central, v. p. 45. Le tramway no. 32 (v. p. 14) passe à l'extrémité N. du parc.

Entre 73rd et 74th Str., le superbe hôtel de *Charles Schwab*, l'ancien président du «trust» de l'acier. Le long édifice jaunâtre, entre 85th et 86th Str., est une *école des jeunes filles* nobles. En face de 89th Str., sur un roc escarpé dominant l'Hudson (vues), un **monument des Guerriers** (*Soldiers and Sailors Monument*; pl. L 1), par *C. W.* et *A. A. Stoughton* et *Paul E. Duboy*, érigé en 1902, en mémoire des soldats tués dans la guerre de Sécession. C'est un petit temple rond en marbre blanc, dans le genre du monument de Lysicrate a Athènes, avec un portique de douze colonnes corinthiennes et une frise composée d'aigles (bel écho). Devant, une reproduction de la *statue de Washington* (p. 386), par Houdon. En face, l'*hôtel I. L. Rice*, curieux édifice en briques revêtu de marbre. A côté, au coin N.-E. de 89th Str., une maison construite pour Mrs. A. Corning Clark, auj. la femme de l'évêque Polter. Au n° 312, près de 104th Str., la maison où demeure l'acteur *Richard Mansfield*.

Le **monument du général Grant** (pl. O 1; 1822-1885, v. p. LIX, LX) s'élève près de l'extrémité N. du parc, sur les hauteurs dites Claremont Heights, non loin de West 122nd Str. C'est un grand mausolée en granit blanc, érigé de 1891 à 1897, sur les dessins de J. H. Duncan. Il se compose d'un soubassement d'ordre dorique de 27 m. car. et d'un dôme pointu, haut de 46 m., reposant sur des colonnes ioniques (belle vue). Frais de construction $ 600 000.

L'INTÉRIEUR, d'un grand effet, rappelle le tombeau de Napoléon, sous le dôme des Invalides à Paris. Au milieu, la crypte ouverte avec le sarcophage en porphyre du général et de sa femme. Aux murs, des scènes de la vie de Grant, hauts reliefs par *J. Massey Rhind*. Une pièce voisine renferme des drapeaux de régiments de la guerre de Sécession.

Non loin du monument, un *arbre Gingko* (Salisburia adiantifolia), planté à la demande de Li-Houng-Tschang en l'honneur du général Grant et désigné par des inscriptions anglaises et chinoises, ainsi que le tombeau dit «*Tomb of the Amiable Child*» (m. 1797).

Pour le *Claremont Hotel*, v. p. 10.

Au N. du Riverside Park s'étend le quartier de *Manhattanville*, avec de vieilles résidences de famille en grand nombre et le *couvent du Sacré-Cœur* (Convent Sacred Heart; pl. P 2), avec son beau parc. Un viaduc mène de l'autre côté de la vallée à un prolongement du Riverside Drive au N. Au coin de l'Amsterdam Av. et de 129th Str., les *Sheltering Arms*, asile de l'enfance. Entre les 138th et 140th Strs. et entre les Amsterdam et St. Nicholas Avenues, le nouveau bâtiment du *City of New York College* (pl. P 2; v. p. 43), commencé en 1903. Dans 143rd Str., entre les Amsterdam et West End Avenues, l'*orphelinat des enfants de couleur* (Coloured Orphan Asylum). Entre les 153rd et 155th Strs., au bord du fleuve, le *Trinity Church Cemetery* (pl. Q 1-2), cimetière de l'église de la Trinité, divisé par le Boulevard en deux parties reliées par un pont, et qui fr

dans la bataille de Harlem Heights (16 sept. 1776), le théâtre du combat le plus acharné.

Le pittoresque district dit ***Washington Heights**, qui s'étend du cimetière jusqu'à la crique de Spuyten Duyvil et de l'Hudson jusqu'au Harlem, offre de jolies échappées sur l'Hudson et le Harlem et mérite une visite. Des combats sanglants s'y livrèrent à l'époque de la révolution contre l'Angleterre. Il y a encore, entre les 182nd et 186th Strs., au milieu de jardins, des restes du *Fort Washington* (au point le plus élevé de l'île, à 80 m. au-dessus de l'Hudson), qui fut défendu avec bravoure, mais sans succès, en nov. 1776, contre les troupes anglaises, après la bataille des Harlem Heights.

Au coin de l'Eleventh Av. et de 163rd Str., s'élève l'*Institut des sourds-muets* (Institution for the Instruction of the Deaf and Dumb; 500 élèves); dans 176th Str., l'*Asile de la jeunesse* (Juvenile Asylum), et entre l'Amsterdam (Tenth) Av. et 191st Str., l'*Isabella Home* ou asile des vieillards. Ce dernier s'élève sur une colline rocheuse, le *Fort George*, qui doit son nom à une redoute construite ici lors de la révolution. C'est auj. un lieu de divertissement très fréquenté par le peuple en été, le *Fort George Hotel & Café*, avec une belle vue (fermé en hiver). Le *Speedway*, chemin mentionné p. 19, côtoie le fleuve.

Deux des ponts de la rivière de Harlem méritent une mention spéciale. Le ***High Bridge**, pont construit, près de 175th Str., pour conduire l'aqueduc du Croton (v. ci-dessous) par-dessus le Harlem, est long de 426 m. et repose sur treize arches, dont la plus haute atteint jusqu'à 35 m. Les conduits de fer de l'aqueduc se trouvent à l'intérieur de la maçonnerie du pont, qui n'est que pour les piétons (*vue). Il y a un restaurant à l'extrémité E. du pont. Belle vue également de la jetée du réservoir au bout du pont, ainsi que de la tour hydraulique, à côté. — Le pont dit ***Washington Bridge**, un peu plus en amont, près de 181st Str., a été construit de 1886 à 1890 pour près de $2700000; il est entièrement en acier, à l'exception des culées de pierre, et long de 730 m., avec deux arches de 155 m. d'ouverture chacune. Le tablier d'asphalte est à 45 m. et le sommet des arches à 41 m. au-dessus de la rivière.

Pour visiter les deux ponts, le mieux est de prendre le chemin de fer él. de la Sixth Av. jusqu'à 155th Str., puis la Putnam Division du N. Y. C. & H. R. R. (sans descendre dans la rue; prix, 5 c.) jusqu'au pied du High Bridge. On traverse ensuite le pont et l'on suit la rive O. du Harlem jusqu'au Washington Bridge, d'où l'on revient par le tramway à 125th Str. (stat. du chemin de fer él. de l'Eighth Av). En faisant le chemin en sens inverse, on évite une montée escarpée sur la rive du Harlem.

Le *pont Central*, dit aussi *McComb's Dam Bridge* (pl. Q 3) et le *viaduc* qui le réunit à la partie la plus élevée des Washington Heights (155th Str.), sont également de grandioses constructions.

New York tire son **alimentation d'eau** potable des sources du *Croton* rivière du comté de Westchester (p. 177), à env. 64 kil. de New York. L'*ancien aqueduc du Croton*, qui passe par le High Bridge (v. ci-dessus), a été construit de 1837 à 1842 et peut fournir 455000 hectolitres d'eau par jour. Le **nouvel aqueduc du Croton*, construit de 1883 à 1890 pour la somme de 25 millions de doll., forme un tunnel haut de plus de 4 m., qu court en moyenne à 45 m. au-dessous de la surface du sol et traverse le Harlem à une profondeur de 90 m. au-dessous du lit de la rivière. Cet

aqueduc fournit $1^1/_2$ million d'hectolitres d'eau par jour. Ces deux aqueducs déversent leurs eaux dans le Parc Central, où le grand réservoir a une capacité de 4 millions $^1/_2$ d'hectolitres. Les conduits de fer qui répartissent l'eau dans la ville ont une longueur totale de 1175 kil.

Dep. 1895 le Harlem est navigable aux navires ayant un tirant d'eau de 3 m. Les frais de ces travaux se sont élevés à $ 2700000.

Le **Borough of the Bronx,** au N. et à l'E. du Harlem (v. p. 24 et la *carte,* p. 60/61), est un faubourg encore en formation en majeure partie. Il doit son nom au *Bronx,* petit affluent de l'East River, et comprend *Morrisania* (pl. P O 4-5; ainsi nommée d'après le gouverneur Morris), où il y a une fontaine ornée d'une Lorelei par E. Herter (1899), *West Farms, Fordham* (p. 69), *Mott Haven* et *Williamsbridge* (très fréquenté par les Français le dim.), ainsi que beaucoup d'autres villages auj. englobés dans la ville. Plusieurs tramways, un chemin de fer élevé et différentes voies ferrées (p. 61/62, 69 et 76) le traversent. On y établit des parcs reliés entre eux par de grandes allées nouvelles: le Van Cortlandt Park, le Bronx Park (v. ci-dessous), le *Crotona Park* (63 hect.) et le *Pelham Bay Park* (7 kil. car.), ce dernier sur le détroit de Long Island, à 6 kil. à l'E. du Bronx Park. — Dans le *Van Cortlandt Park* (4 kil. car. $^1/_2$) se trouve la *Van Cortlandt Mansion,* construite en 1748, où il y a auj. un musée historique avec des souvenirs de l'époque coloniale, etc. (visible dans la sem. de 10 h. à 6 h. ou 5 h. en hiver, le dim. de 2 h. à 6 h.; moyennant 25 c. le jeudi et gratuitement les autres jours).

La partie S. du Bronx Park (2 kil. car. 70), créée de 1890 à 1895, est occupée par le ***jardin zoologique,** dont la superficie est de 105 hect. (jardin zool. de Londres, 14 hect. $^1/_2$). Il appartient à la Société de Zoologie et il a été ouvert en 1899. Entrée: 25 c. les lundi et jeudi; gratuite les autres jours. Dans le jardin, un restaur. La dernière stat. de la ligne de la Third Avenue (ch. de fer él.), où les voitures s'arrêtent en été, est à $^1/_4$ d'h. env. au S.-O. de l'entrée. On peut prendre aussi le New York Central R. R. (p. 176) pour aller au Bronx Park.

On remarque surtout dans ce jardin les troupeaux de quadrupèdes d'Amérique, qu'on a cherché à mettre autant que possible dans des conditions normales d'existence. Les buffles et les cerfs «wapiti» ont p. ex. à leur disposition un enclos de 6 hect. pour chaque espèce, et les élans un autre de 3 hect. 20. Il y a des ateliers d'artistes dans les principales maisons. Signalons: la *maison des reptiles*, la *maison des animaux féroces*, la *maison des singes* (bien ventilée), la *maison des antilopes*, la *fosse aux ours* et la prétendue *volière* (Flying Cage) des oiseaux aquatiques, longue de 46 m. et haute de 17 m. sur 22 m. de largeur. Le jardin renferme, en outre, un bloc de granit pesant 61 quintaux et qui ne repose que sur une base très étroite. C'est une pierre branlante (Rocking Stone), qu'on peut faire osciller en la poussant de la main.

Le **jardin botanique,** à l'extrémité N. du Bronx Park, renferme de grandes serres, un musée (*Horticultural House*) et plusieurs laboratoires botaniques de l'Université.

La *Jerome Avenue,* qui commence près du McComb's Dam Bridge (p. 58), et la *Westchester Avenue* (pl. Q 5) sont des routes carrossables très fréquentées. Le Grand Boulevard ou Concourse est une nouvelle allée grandiose, qui commence au coin de la Mott

débouche à plus de 7 kil. au N. dans le *Mosholu* ... de 5 m., qui relie le Bronx Park avec le ...

... les établissements d'utilité pub- ... s'adresser aux Commissioners ... E. d East 26th Str.; bac). *Blackwell's* ... (superficie, 48 hect.), qui ... avec la maison de force (Peniten- ... Lunatic Asylum), la maison de travail, ... et des hôpitaux. A New York, ... be sent to the Island) correspond ... Dans l'île dite *Ward's Island* ... l'asile des aliénés (Male Lunatic ... asiles, l'hospice des enfants ... séparée des îles d'Astoria et de ... (pl. M 5), un violent coude ... Des écueils sous-marins y ren- ... sauter avec de la ... *Randall's Island* (pl. N O 5), ... d'esprit et des hôpitaux pour ...

Environs de New York.

... de Whitehall Str. pour ... St. George et toutes les autres ... — Staten Island (pron. ... New York, et séparée de New ... *Kill van Kull*, et de Long ... kil. car. et comptait ... une partie de New ... richement diversifié ... villages et des villas de ... d'excellentes vues ... est celle de *Richmond* ... Staten Island Rapid Transit) ... du N., au S.-E. ... près de Clifton) ... de St. George, ... — La ligne de la côte ... Castleton ... de l'île, avec ... *Harbour*, avec ... pensionnaires ... R. R. Ran- ... avec les clubs dits ... 4 M., *Port* ... *Mariner's Harbor* ... Plus loin, ... — A (1 M.) ... se trouve ... *Stapleton*, ... les pre- ... à voile pour ... : 3 M. 1/2. ... : 5 M. 1/2. ... (petits ... (v. ci- ... de la fa- ... M. *Woods of Arden*; ... maison ... avec

et de 161st Str. et débouche à plus de 7 kil. au N. dans le *Mosholu Parkway,* route large de 54 m., qui relie le Bronx Park avec le Van Cortlandt Park.

Les îles de l'East River contiennent les établissements d'utilité publique de la ville et de l'Etat (pour le permis, s'adresser aux Commissioners of Public Charity, à l'extrémité E. d'East 26th Str.; bac). *Blackwell's Island* (pl. H K 5) est une île longue et étroite (superficie, 48 hect.), qui s'étend env. de la 50th à la 85th Str., avec la maison de force (Penitentiary), l'asile des aliénées (Female Lunatic Asylum), la maison de travail, l'asile des pauvres, l'asile des aveugles et des hôpitaux. A New York, l'expression «être envoyé dans l'île» (to be sent to the Island) correspond à notre terme: «être expédié à la Nouvelle». Dans l'île dite *Ward's Island* (pl. M N 5; 80 hect), en face de 110th Str., l'asile des aliénés (Male Lunatic Asylum), l'hôpital des immigrants, plusieurs asiles, l'hospice des enfants et l'hôtel des invalides. Ward's Island est séparée des îles d'Astoria et de Blackwell par le *Hell Gate* (porte de l'Enfer; pl. M 5), un violent coude de la rivière, où le courant est très fort. Des écueils sous-marins y rendaient jadis la navigation dangereuse; on les a fait sauter avec de la nitroglycérine, en 1876 et 1885. Dans l'île dite *Randall's Island* (pl. N O 5), en face du Harlem, l'asile pour les faibles d'esprit et des hôpitaux pour les enfants. — Pour les îles du port, v. p. 3.

Environs de New York.

1. Staten Island (*Ile des Etats;* bateau-bac de Whitehall Str. pour St. George, en $1/_4$ ou $1/_2$ h.; prix pour St. George et toutes les autres stations entre Erastina et South Beach, 10 c). — **Staten Island** (pron. stettn), île située du côté S. du port de New York, et séparée de New Jersey par l'*Arthur Kill* (pour kill v. p. 187) et le *Kill van Kull*, et de Long Island par les *Narrows* (p. 2), a une superficie de 154 kil. car. et comptait 67021 hab. Elle forme le *Borough of Richmond*, auj. une partie de New York le Grand (p. 25). Le sol de l'île, onduleux et richement diversifié (prairies, champs et forêts) est animé de petits villages et des villas de New-Yorkais. Les hauteurs (jusqu' à 126 m.) offrent d'excellentes vues du port et de la mer. La plus belle promenade est celle de *Richmond Terrace*, sur la côte du N. Chemins de fer (Staten Island Rapid Transit) de St. George (hôtel St. George) à l'O. le long de la côte du N., au S.-E. pour le *Fort Wadsworth* et *South Beach*, et au S. (embranch. près de Clifton) pour *Tottenville*. Des chemins de fer électr., partant aussi de St. George, conduisent à *Prohibition Park*, à *Midland Beach*, etc. — La ligne de la côte N., dite *North Shore Line*, passe par (1 M.) *New Brighton* (hôt.: Castleton Hotel, dep. $ 3 $1/_2$; Pavilion, $ 3, etc.), le plus grand village de l'île, avec des villas et des hôtels en grand nombre; 1 M. $3/_4$, *Sailor's Snug Harbour*, avec un grand asile pour les marins (Seamen's Asylum; av. 1000 pensionnaires et $ 100000 de revenu), sur le devant, une statue du fondateur R. R. Randall (1801), par St. Gaudens; 2 M. $1/_2$, *Livingston*, avec les clubs dits Staten Island Cricket Club, Staten Island Athletic Club, etc.; 4 M., *Port Richmond* (hôt.: Schlitz' House, $ 2); 5 M. $1/_2$, *Erastina*, ou *Mariner's Harbor* (Bayside Hotel), avec l'Erastina Grove, lieu de divertissement. Plus loin, la ligne mène à New Jersey en franchissant l'Arthur Kill. — A (1 M.) *Tompkinsville* (Nautilus Hot.), sur la ligne dite *South Beach Line*, se trouve le quartier central du Seawanhaka Yacht Club (p. 19). 1 M. $3/_4$, *Stapleton*, patrie du commodore Cornelius Vanderbilt (1794-1877), qui jeta les premières bases de sa colossale fortune en établissant un bac à voile pour New York; 2 M. $1/_2$, *Clifton*, où Garibaldi séjourna quelque temps; 3 M. $1/_2$, *Fort Wadsworth* (p. 3); 4 M. $1/_2$, *Arrochar* (Arrochar Park Hotel); 5 M. $1/_2$, *South Beach* ou *Richmond Beach* fréquenté par les New-Yorkais (petits bateaux, bains de mer, etc.). — *Ligne de Tottenville:* de Clifton (v. ci-dessus); 6 M. *Grant City* (hôt.: Atlantic Inn), avec les mausolées de la famille Vanderbilt; 7 M. *New Dorp*; 9 M. $1/_2$, *Giffords*; 11 M. *Woods of Arden*; 13 M. *Princess*. 16 M. *Tottenville* (hôt.: Excelsior), avec la vieille maison dite Billop House (vers 1670), où le général Howe eut une entrevue avec

Yonkers
Chatham
New Haven
Pelham-ville
New Rochelle
Mt. Vernon
Academy of Mt. St. Vincent
Van Cortlandt Park
Riverdale
Davenport Neck
Pelham Manor
Sta.
Woodlawn Cemetery
Wakefield
East Chester
David's I.
Spuyten Duyvil
Kingsbridge
Williamsbridge
Hunter I.
RIVER
THE BRONX
Bartow Sta.
Linwood
Botan. G.
Bronx Pk.
Fordham
St. John's Col.
Baychester
Sta.
Pelham Bay Park
LONG ISLAND
New York University
Belmont
Rodman Neck
Washington
Hart's I.
Ft. Lee
Tremont
Zoo. Pk.
High Br.
West Farms
Sta.
Pelham Bay
Crotona Pk.
Westchester
City I.
Claremont
Hewlett's Pt.
Hackensack
Hackensack
Passaic
Paterson
Little Falls

Franklin et John Adams, après la bataille de Long Island (bateau-bac pour *Perth Amboy*, p. 257). Beaucoup de points à l'intérieur de l'île jouissent encore d'une tranquillité idyllique et offrent au piéton d'intéressants buts de promenade.

2. Côte de New Jersey. Les villes sur la rive dr. de l'Hudson (North River), en face de New York, ne forment avec celle-ci qu'une agglomération urbaine, toutefois elles se trouvent dans l'Etat de New Jersey et sous une administration indépendante. Pour les bateaux-bacs, v. p. 15. **Jersey City** (*Taylor's Hotel*, ch. dep. $ 1), la ville la plus au S. et la plus grande, avec 206433 hab., possède des fabriques de verre, des raffineries de sucre, des fabriques de machines, des fonderies et d'autres établissements industriels en grand nombre, ainsi que les gares de plusieurs des voies ferrées aboutissant à New York et les docks de quelques-unes des compagnies de paquebots transatlantiques. Pas d'édifices remarquables, à l'exception de deux ou trois églises et l'hôtel de ville.

Au N. de Jersey City, se trouve **Hóboken** (hôt.: *Meyer*, au coin des 3rd et Hudson Strs., près du débarcadère du Norddeutsche Lloyd, de $ 2 1/2 à 3, ch. dep. $ 1; *Naegeli*, au même endroit, $ 2 1/2, ch. dep. $ 1; *Busch*, mêmes rues; restaur.: *Schlatter*, *Kaegebehn*, etc.), avec de grandes filatures de soie et 59364 hab., dont beaucoup d'Allemands. Il y a des docks de la ligne Hambourg-Amérique et du Norddeutsche Lloyd (p. 4). Dans le *Stevens Park*, au bord de la rivière, l'*Institut Stevens*, une école polytechnique supérieure; au-dessus, sur la hauteur, le château de *Castle Stevens*, anc. résidence de son fondateur, le commodore Stevens. — Au delà de Hoboken, *Weehawken*, avec env. 5325 hab. C'est là qu'en 1804 le colonel Aaron Burr tua en duel son adversaire politique Al. Hamilton (p. 30); il y a un buste de ce dernier sur la pierre où il tomba. Derrière Hoboken, sur une hauteur, *Guttenberg* (3825 hab.), avec une grande brasserie (jardin sur le toit). — A l'O. de Weehawken, *Hudson City*, avec le *Schützen-Park* (beaucoup d'Allemands). — De Weehawken un tramway électr. longeant les Palissades (p. 173) passe à *Hudson Heights* (5 c.), à *Edgewater* (40 c.; v. ci-dessous), au *Fort Lee* (v. ci-dessous), à *Linwood* (20 c.) et à *Englewood* (hôt.: Palisade Hot., Germania Hot., $ 2), d'où une large route mène aux Palissades (vues). — *Fort Lee*, sur l'emplacement où se trouvait l'anc. fort de ce nom lors de la Révolution, au commencement de la partie la plus élevée des *Palissades* (p. 173), à peu près en face de 170th Str. (bateau-bac de Canal Str. [15 c.] ou de 130th Str. à Edgewater, d'où il y a 2 kil. 40 en tramway électr.), appartient actuellement à une société, qui y a construit un hôtel avec un pavillon et le petit *Palisades Park*.

3. *Brooklyn*, *Coney Island* et autres points de *Long Island*, v. R. 3.

Entre autres buts d'excursion, faciles à visiter de New York, citons encore les suivants: *Long Branch* et les autres bains de mer sur la côte de New Jersey (p. 258); *Yonkers*, *Dobbs Ferry*, *Tarrytown*, etc., sur l'Hudson (p. 173); *Glen Island*, *New Rochelle*, etc., sur le Long Island Sound (p. 67); *Greenwood Lake* (p. 228), etc.

De New York à Putnam Junction (Brewster): **54 M.**, chemin de fer (*Putnam Division of N. Y. C. & H. R. R.*) en 2 h. à 2 h. 1/4. Dép. de la station de 155th Str. de la ligne de la Sixth Av. du ch. de fer élevé (p. 11). — **1 M.** *High Bridge* (p. 58). **2 M.** *Morris Heights*. — 2 M. 1/2 *University* ou *Fordham Heights*, avec les nouveaux bâtiments de la **New York University** (v. p. 38), fondée en 1831, dans un beau site (vues) sur la hauteur dominant le Harlem. Elle compte 1900 étudiants et 212 professeurs. La **bibliothèque*, son bâtiment principal, construite sur les plans de Stanford White, renferme 40000 vol., surtout des ouvrages de littérature orientale et germanique. Elle s'étend en hémicycle autour de la *salle des Gloires* (Hall of Fame), fondée par Miss Hélène Gould et érigée de 1900 à 1902, et où sont inscrits les noms d'Américains illustres. Au N.-O., sur la route de Kingsbridge, à *Fordham* (p. 69), est la maisonnette où Edgar Poe (p. 50) habita de 1844 à 1849. — **5 M.** *Van Cortlandt*, à l'extrémité S. du parc du même nom (p. 59). Embranch. sur (3 M.) Yonkers (p. 177). — **8 M.** *Dunwoodie*, près duquel la ligne traverse l'aqueduc de Croton (p. 58); il y a un grand séminaire catholique. — **13 M.** *Mount Hope* avec un gra-

Golf Club. — 21 M. 1/2, *Tarrytown* (p. 177); 23 M. *Pocantico Hills* (Berkeley Inn); 27 M. *Briarcliff Manor* (Briarcliff Lodge). — 33 M. 1/2, *Croton Lake*, où l'on franchit le lac de ce nom sur un haut pont. 42 M. *Baldwin Place*. Embranch. sur (2 M.) *Mahopac Falls*. — 45 M. *Lake Mahopac* (Dean House), un séjour d'été; 49 M. 1/2, *Carmel*, sur le *lac de Gleneida*. — 54 M. *Putnam Junction* (Brewster; v. ci-dessous).

De New York à Chatham: 127 M., chemin de fer *(Harlem Division of N. Y. C. & H. R. R.)* en 3 h. 1/2 à 4 h. 1/2. De New York à (12 M.) *Woodlawn*, v. p. 69. La ligne franchit la limite urbaine et suit le cours du Bronx River (p. 59). 22 M. 1/2, *White Plains*; 25 M. *Kensico*, non loin du lac de ce nom; 37 M. *Mt. Kisco*; 44 M. *Golden's Bridge*, d'où un embranch. mène à (7 M.) *Lake Mahopac* (v. ci-dessus); 52 M. *Brewster's*, point de jonction de la ligne du New Haven R. R. pour Hartford (p. 72); 64 M. *Pawling* (183 m); 76 M. *Dover Plains*; 85 M. *Amenia*; 92 M. 1/2, *Millerton* (p. 178); 104 M. 1/2, *Copake Iron Works*, à 5 M. du Mt. Everett (p. 161); 127 M. *Chatham*, où la ligne rejoint le Boston & Albany R. R. (p. 158).

3. Brooklyn et Long Island.

Coney Island. Rockaway Beach.

Brooklyn. — Hôtels: *St. George* (pl. a, C 1), Clark Str., un des plus grands hôtel des Etats-Unis, $ 2 1/2 à 5, ch. dep. $ 1; *Margaret* (pl. b, C 1), Columbia Heights, 97, dep. $ 2 1/2; *Mansion House* (pl. c, C 2), Hicks Str., 137-153, Brooklyn Heights, $ 3 à 5, tous près du pont de Brooklyn; *Clarendon*, Washington Str., ch. dep. $ 1; *Brevoort*, *St. Mark's*, Bedford Av. — Un nouvel hôtel gigantesque, *Woodruff*, doit s'ouvrir au commenc. de 1905 au coin des Montague et Hicks Strs. (pl C 2).

Restaurants. Outre ceux des hôtels: *Parker's*, Willoughby Str.; *Dennet's*, *Childs'*, Fulton Str., 355 et 368 (v. p. 9).

Gares *(Stations)*: *Flatbush Avenue Station* (pl. D 3), Flatbush Av., au coin de l'Atlantic Av.; et *Bushwick Station* (v. la *carte*, p. 60/61), pour le chemin de fer de Long Island. — Poste, v. p. 63.

Chemins de fer élevés. Six lignes de chemins de fer él., semblables à ceux de New York (p. 11), parcourent Brooklyn dans tous les sens (v. le *plan*; prix, 5 c.). Quatre d'entre elles partent du pont de Brooklyn (côté de New York; avec embranch. pour le bateau-bac dit Fulton Ferry), la cinquième de l'extrémité du Broadway (en face de Grand Str., à New York; v. p. 12).

Tramways électriques (à trolley), dans toutes les directions jusqu'aux bains de mer de Coney Island, etc. La plupart des lignes partent du pont de Brooklyn (p. 33, du côté de New York); prix, 5 c.

Bateaux-bacs pour New York, v. p. 15. — **Chemin de fer du pont** *(Brooklyn Bridge Railway)*, v. p. 12.

Brooklyn (pron. brouklinne; 1 166 582 hab.) est dep. 1897 englobée dans la ville de New York (v. p. 24). Elle est située en face de Manhattan, à l'extrémité O. de Long Island, et couvre une superficie de 168 kil. car. 50. Le peuple a donné à Brooklyn le surnom de «ville des églises» (City of Churches), car elle compte 490 édifices religieux, ou encore celui de «dortoir de New York» (Dormitory of New York), parce que beaucoup de ses habitants sont des hommes d'affaires de New York, qui reviennent le soir à Brooklyn.

Brooklyn (*Breukelen*, ville hollandaise qui lui a donné son nom) a été fondée en 1625 par des Wallons, dont la première colonie était située près de Wallabout Bay (p. 64). Le 26 août 1776, les Américains s'étaient retranchés sur les hauteurs derrière la ville, mais ils furent repoussés par les Anglais et les Hessois à la «bataille de Long Island», de sorte

que Washington et Putnam durent évacuer l'île (p. 26). Brooklyn comptait 1500 hab. en 1788, 3300 en 1800, env. 30000 en 1834, année où elle fut élevée au rang de ville, 96850 en 1850 et 806343 en 1890. — La valeur totale des produits manufacturés de Brooklyn atteint le chiffre d'env. 300 millions de dollars par année. Les branches d'industrie les plus développées sont les raffineries de sucre, les fabriques d'huile, les chantiers de construction des vaisseaux, l'exportation des viandes de conserve, les fabriques de produits chimiques, de corde, de tapis et de chaudières. Il s'y fait un commerce fort important.

FULTON STREET (pl. C-F 2-3), le Broadway de Brooklyn, commence près du bateau-bac dit Fulton Ferry, immédiatement au S. du pont de Brooklyn (p. 33), d'où la rue court d'abord au S., puis à l'E., sur une longueur de près de 10 kil. Le chemin de fer élevé et plusieurs tramways la desservent. Du pont ou du bateau-bac, on atteint en 10 min. une place dégagée devant **l'hôtel de ville** (*Borough Hall;* pl. C 2), grand édifice en marbre blanc avec un portique à colonnes ioniques et une tour. En face s'élève une excellente statue de l'orateur sacré *Henry Ward Beecher* (1813-1887; p. 64), par Ward. Non loin à l'E., le **palais de Justice** (*County Court House;* pl. C 2), dans le style corinthien; à côté, les édifices dits *Municipal Buildings,* qui doivent être reconstruits, et les *archives* (Hall of Records), qu'on est en train de remanier. — Un peu au N. de l'hôtel de ville, au coin des Washington et Johnson Strs., la nouvelle ***poste** (*Post Office;* pl. C 2), édifice dont la beauté est un peu gâtée par sa situation défavorable. A côté, le haut immeuble du journal dit *Brooklyn Daily Eagle,* qu'on peut visiter.

MONTAGUE STREET (pl. C 2), dans laquelle se trouvent l'*Academy of Music* (bons concerts), l'*Art Association Building* (expositions des Beaux-Arts) et la bibliothèque dite *Brooklyn Library* (170000 vol.; c'est auj. une succursale de la bibliothèque de New York, v. p. 39), mène à l'O. jusqu'à l'East River, où elle aboutit à une terrasse avec une vue splendide sur New York et sur le port. Ce quartier, les ***Brooklyn** ou **Columbia Heights**, est la partie la plus belle de la ville. Il y a là les hôtels de premier ordre mentionnés p. 62, beaucoup de grandes maisons de location et les principaux clubs (Brooklyn, Crescent Athletic, Excelsior, Germania, Hamilton, Jefferson; pl. 1-6, C 2). Devant le club Hamilton, au coin des Remsen et Clinton Strs., s'élève une statue d'*Alex. Hamilton* (p. 30), par W. O. Partridge (1898). Les hauteurs de Brooklyn (pl. C 1) s'élèvent à 20 ou 30 m. immédiatement au-dessus du fleuve, ne laissant de place à leur pied que pour une route étroite. La principale rue des Brooklyn Heights, promenade la plus fréquentée le dim., est CLINTON STREET (pl. CB 2-5), qui s'étend de Fulton Str. à la *Gowanus Bay* au S., en croisant Montague Str. Dans la même rue, au coin de Pierrepont Str., le bel édifice de la **société historique de Long Island** (*Long Island Historical Society;* pl. C 2), avec une bibliothèque de 70000 vol. et un petit musée. Dans Pierrepont Str., l'*église hollandaise* (Dutch Reformed Church; pl. C 2) et l'*église unitaire* (First Unitarian Church; pl. C 2; au coin de

Monroe Place). L'*église de la Ste-Trinité* (Holy Trinity Church; pl. C2), au coin de Montague Str., est l'église épiscopale la plus importante de Brooklyn; elle a un clocher haut de 83 m. Dans Remsen Str., rue traversière la plus proche, au coin de Henry Str., l'*église des Pèlerins* (Church of the Pilgrims; pl. C2; congrégationaliste), avec une pierre provenant de Plymouth (p. 107) murée dans la façade. Un peu plus loin, dans Clinton Str., au coin de Livingston Str., (à g.) la jolie *église Ste-Anne* (Church of St. Ann; pl. C2; épiscopale). Plus au S., Clinton Str. coupe l'Atlantic Avenue (pl. B-F2-4), large rue très fréquentée, qui descend à dr. au bateau-bac (South Ferry) pour Whitehall Str., à New York (p. 15).

Plymouth Church (pl. C1), l'église la plus célèbre de Brooklyn, où *Henry Ward Beecher* (v. p. 63) prêcha pendant 40 ans, s'élève à l'extrémité N. des Heights, dans l'Orange Str., entre les Hicks et Henry Strs., à 8 min. du pont de Brooklyn.

On revient à l'hôtel de ville et continuant à suivre Fulton Str. à l'E., on aperçoit bientôt à dr. la maison de l'*Association chrétienne de Jeunes gens* (Young Men's Christian Association; pl. Y. M. C. A, D2; v. aussi p. 36), avec une belle salle de gymnastique. 10 min. plus loin, la Fort Green Place par où l'on va à g. en 3 min. au petit *Fort Greene Park* (pl. DE2), sur l'emplacement de l'anc. Fort Greene, où se voit une statue du général Fowler (1902), et à dr. à la gare dite *Flatbush Avenue Station* (p. 63). Neuf «blocs» de maisons plus loin, la Clinton Avenue (pl. E1-3), qui est peut-être la plus belle artère de Brooklyn.

Dans Ryerson Str., entre les Willoughby et De Kalb Avenues, à 5 min. à l'E. de la Clinton Av., s'élève le ***Pratt Institute** (pl. F2), un des plus grands et des meilleurs instituts techniques de l'Amérique, fondé de 1884 à 1887 et richement doté par Charles Pratt. Il comprend des classes de technologie, d'économie politique, de beaux-arts, de musique, de mécanique, etc., et compte 3500 étudiants. On peut le visiter les lundi, mercr. et vendr. de 10 h. à midi, de 2 h. à 4 h. et de 7 h. $^{1}/_{2}$ à 9 h. du s.; le musée technique est visible tous les jours de 9 h. à 5 h. (le sam. de 9 h. à midi). La bibliothèque, construite en 1895, renferme 80000 vol.

La Clinton Av. aboutit au N. à la *Wallabout Bay* et à l'**arsenal de marine des Etats-Unis** (*United States Navy Yard;* pl. DE1), un des plus importants chantiers de marine de l'Union, avec 2000 ouvriers, et l'un de ses principaux ports de guerre. Entrée, les jours de sem. de 9 h. à 4 h., dans Navy Str., en face de Sands Str. Le chantier proprement dit a près de 20 hect. de superficie; l'ensemble comprend près de 60 hect. Les trois plus grands bassins de radoub (Dry Docks) mesurent 172 m., 142 m. et 93 m. de longueur. Ordinairement quelques vaisseaux de guerre sont à l'ancre ici, d'autres se trouvent dans les docks. A l'E. s'élève l'*hôpital de marine* (U. S. Naval Hospital; pl. F1), avec une façade à colonnade. Entre le chantier et l'hôpital s'étend le *Wallabout Market* (pl. EF1; 18 hect. de superficie), marché avec des édifices en briques dans le style hollandais et une jolie tour d'horloge.

Le plus grand des **docks** de Brooklyn est l'*Atlantic Basin* (pl. AB3), à env. 2 kil. $^{1}/_{2}$ au S. du pont, avec une superficie de 16 hect. et un

chantier long de plus de 3 kil. — A 1/4 d'h. plus loin, au S., sur la Gowanus Bay, les *Erie Docks* (pl. A 5).

A Brooklyn, on ne manquera pas de visiter le beau ***Prospect Park** (pl. D-F 4-7), sur une hauteur au S. de la ville, avec de charmantes échappées sur Brooklyn, New York, le port, la mer et Long Island.

La principale entrée est à l'extrémité de la Flatbush Av (pl. E 4; tramway du Fulton Ferry). Sur le devant, une place ovale (PLAZA) qu'ornent un **arc de triomphe* (Memorial Arch) élevé à la mémoire des soldats et des marins tombés dans la guerre de Sécession; le quadrige, au-dessus, et les groupes de l'Armée et de la Marine à dr. et à g. sont dus à *Fred. Macmonnies* (né à Brooklyn en 1864). Il y a une belle *statue de James Stranahan* (1808-1898), qui fut longtemps président de la commission du parc, œuvre du même artiste. Belle vue du château d'eau non loin à g. (E.) de la grande entrée. Tour dans un des omnibus du parc (park-carriages), 25 c.

Le Prospect Park, dont la superficie est de 220 hect., a été tracé avec moins d'art que le Parc Central, mais il est plus riche en beautés naturelles. Beaucoup de vieux arbres; le lac, du côté S., mesure 24 hect. Sur le versant de la colline dite *Look-Out Hill*, point le plus élevé du parc (56 m. d'alt.), un *monument* pour les soldats de Maryland (1895) tués à la bataille de Long Island (p. 63). Dans le *Battle Pass*, une plaque commémorative de la même bataille. Concerts, en été, les sam. et dim. après midi. Il y a aussi dans le parc, un buste du poète *John Howard Payne* (1791-1852), l'auteur du chant: «Home, Sweet Home» devenu populaire, puis des monuments de *Lincoln*, du général *G. K. Warren*, de *Beethoven*, etc. — De la Place, l'*Eastern Parkway*, beau boulevard long de 4 kil., large de 60 m., mène à l'E. au quartier dit *East New York*. Près de l'extrémité S. du parc commence l'*OCEAN PARKWAY (pl. F E 6-7), boulevard qui conduit à (8 kil.) *Coney Island* (p. 67) et bordé à g. et à dr. de larges chemins pour les cyclistes.

A la visite du Prospect Park, on peut facilement joindre une *promenade en voiture au *Fort Hamilton* (7 kil.; p. 3; hôt.: Crescent Club House), avec de superbes échappées sur le port de New York.

La Ninth Avenue ou Prospect Park West (pl. E D 4-6) et les autres rues contiguës au Prospect Park contiennent quelques-uns des plus beaux hôtels privés de Brooklyn. Entre autres édifices somptueux, on remarque ceux du *Riding and Driving Club* (pl. E 4; près de la Place au N.) et du *Montauk Club* (au coin de l'Eighth Avenue; pl. E 4).

L'angle N.-E. du Prospect Park, qui en est séparé par la Flatbush Av., se nomme *Institute Park*. Là s'élève le **musée de l'Institut des Sciences et des Beaux-Arts** *(Brooklyn Institute of Arts and Sciences*; pl. F 4*)*, construit dans le style de la Renaissance, sur les plans de *McKim, Mead* et *White;* c'est le commencement d'un édifice qui doit avoir une superficie de 171 m. car. L'Institut fondé en 1824, réorganisé en 1890, compte 7000 membres et 29 sections et a pour but de répandre l'instruction au moyen de cours, de conférences et de collections. L'édifice renferme des salles de conférences, des auditoires, des laboratoires, des collections d'histoire naturelle et d'objets d'art (entre autres, de bons tableaux français), ainsi qu'un restaurant. Entrée dans la sem. de 9 h. à 6 h., les jeudi et vendr. aussi de 7 h. 1/2 à 9 h. 3/4 du s., et le dim. de 2 h. à 7 h. gratuitement, et moyennant 25 c. les lundi et mardi (10 c. pour les enfants). — L'Institut subventionne, en outre, un *musée pour les enfants* (Children's Museum; entrée dans la sem. de 9 h. à 6 h. et le dim. de 2 h. à 6 h.), situé au Bedford Park et comprenant toute

les occupations humaines, autant qu'elles sont à la portée de l'enfance, des collections d'histoire naturelle, des représentations de différentes industries, des moyens d'instruction, etc.

De l'entrée O. du Prospect Park, on suit la Ninth Avenue dans la direction du S.-O., et l'on atteint en 10 min. l'entrée N.-E. du ***cimetière de Greenwood** (*Greenwood Cemetery;* superficie, env. 2 kil. car.), le plus grand de New York, dans un site magnifique, sur des collines en grand nombre, d'où l'on a des échappées étendues. Tour en omnibus du parc, 25 c.

L'entrée principale (N.) est dans la Fifth Avenue (au coin de 25th Str.; pl. C 6). Belle porte d'entrée en pierre brune, large de 43 m., avec des bas-reliefs et une tour haute de 30 m. On peut y avoir des plans du cimetière avec l'indication des tombes (10 c.). Entre autres monuments remarquables, on y voit celui des *volontaires de New York* (New York Volunteers, Sect. H) et ceux des personnages suivants: *Roger Williams* (p. 77; Sect. 130); *De Witt Clinton* (p. 182; 108); *Elias P. Howe*, inventeur de la machine à coudre (p. 70; H); *Samuel Morse* (p. 71; 25); *Henry George* (1839-1897), l'instigateur du mouvement en faveur de l'impôt personnel (sur l'Ocean Hill); *John W. McKay*, avec un superbe mausolée; *Horace Greeley* (p. 32; 35); *Henry Ward Beecher* (p. 64; 280); *Lola Montez*, la danseuse connue par son influence sur le roi Louis Ier de Bavière (1820-1861); *John Matthews* (64); le *monument des pilotes lamaneurs* (111); le *monument des pompiers* (2); puis, ceux de: *Peter Cooper* (p. 35; 101); *A. S. Scribner* (160), et *James Gordon Bennett* (1795-1892), fondateur du New York Herald (p. 21; 107), ainsi que ceux des victimes de l'incendie du théâtre de Brooklyn (N.). Le monument coûteux de *Charlotte Canda* (92) justifie à peine sa réputation. La visite du cimetière de Greenwood est surtout intéressante à la fin de mai ou au commencement de juin, pendant la floraison du cornouiller (dogwood; Cornus florida).

Parmi les points non mentionnés dans notre promenade, citons encore: la *cathédrale catholique* (pl. E 3), dans la Vanderbilt Av.; la statue équestre du *général Grant* (au delà de pl. F 4; p. 57), par W. O. Partridge (1896), dans la Bedford Av., devant l'*Union League Club;* le *poste central des pompiers*, Jay Str. (pl. D 1-2); les *arsenaux* (armories) des 14e et 23e régiments, dans les avenues Eighth (pl. D 5) et Bedford (pl. F 3); les hôpitaux. *Long Island College Hospital* et *St Peter's Hosp.* (pl. B 2), Henry Str.; *St. Mary's Hospital*, Buffalo Av.; la *bibliothèque publique de Brooklyn*, fondée en 1896 (80000 vol.; v. p. 63), Bedford Av.; la jolie *église St-Augustin* (catholique; pl. E 4), au coin de Sixth Av. et de Sterling Place; l'*église réformée*, au coin de la Seventh Av. et de Carroll Str. (pl. E 4); l'*Institut polytechnique* (pl. C 2), Livingston Str.; l'*Association chrétienne de jeunes femmes* (Young Women's Christian Association; pl. Y. W. C. A., D 3), au coin de la Flatbush Aven. et de Schermerhorn Str.; et le cimetière dit *Cemetery of the Evergreens* (au delà de pl. F 3), près d'East New York. — A 2 kil. 1/2 à l'E. de ce dernier s'étend le *Brooklyn Forest Park* (vues) mesurant plus de 2 kil. car. de superficie.

Au N. de Brooklyn, qui n'en est séparée que par le Newton Creek, se trouve **Long Island City** (*Long Island City Hot.*, ch. dep. $ 1), avec 48272 hab.; elle se compose des districts de *Hunter's Point* (pl. G H 5), d'*Astoria* (pl. L 5) et de *Ravenswood*, ce dernier avec de jolies maisons et

de grands établissements d'horticulture. A Hunter's Point (bateau-bac pour 34th Str. et pour James Slip, à New York), la station terminus du *chemin de fer de Long Island* (pour tous les points de Long Island). — A 13 kil. à l'E. (tramway et chemin de fer élevé), *Flushing*, vieille colonie hollandaise d'env. 10000 hab., avec des villas de New-Yorkais en grand nombre.

Long Island (*Ile Longue*), grande île en forme de poisson, longue de 193 kil. et large de 13 à 32 kil. (v. aussi la *carte*, p. 68/69), s'étend le long de la côte des Etats de New York et du Connecticut, de l'embouchure de l'Hudson jusqu'au delà de celle de la rivière de Connecticut; elle est séparée du continent par la passe abritée dite *Long Island Sound* (p. 80). L'île mesure 4355 kil. car. et comptait 1325000 hab. (y compris Brooklyn) en 1900. Quelques-unes des plus anciennes colonies de cette région se trouvaient dans l'Ile Longue. Un banc de sable, percé d'étroits canaux (inlets), s'étend devant toute la côte S. C'est là que se trouvent Coney Island et d'autres bains de mer très fréquentés par les New-Yorkais. La partie N. de l'île est ondulée et boisée. Les bains et les stations d'été de la partie E. sont mieux fréquentés que ceux de Coney Island.

Coney Island, la partie la plus occidentale du banc (v. ci-dessus), est longue de 8 kil. sur 0 kil. 4 à 1 kil. 50 de large. Elle est séparée de Long Island par un petit cours d'eau, le *Coney Island Creek*, et de la partie la plus proche du banc (*Rockaway Beach*) par une étroite passe (Rockaway Inlet), qui débouche dans la *Jamaica Bay*. L'île se compose de quatre districts: *West End* ou *Norton's Point*, *West Brighton*, *Brighton Beach* et *Manhattan Beach*. Si l'on n'a que quelques heures pour visiter Coney Island, le mieux est d'aller à West Brighton et de revenir par Manhattan Beach, où l'on peut coucher, si l'on veut. Pendant la saison (de juin à sept.), Coney Island reçoit 10 millions de visiteurs pour le moins; cent mille pers. se trouvent souvent ici en un seul jour. On se baigne même la nuit, à la lumière électrique. C'est une immense fête de Neuilly permanente. Les prix des hôtels et des restaur. sont plus élevés à l'extrémité E. de l'île qu'à l'O., toutefois dans les maisons chères une portion suffit en général pour 2 pers.

A *West End* ou *Norton's Point* (Norton's Hotel), l'anc. Coney Island, dite aussi *Sea Gate*, il y a quelques jolies maisons particulières; l'Atlantic Yacht Club y a son quartier général. Tramway électr. pour West Brighton et Brighton Beach.

West Brighton est la partie la plus fréquentée et la plus caractéristique de Coney Island; la scène, qui s'offre ici à la vue le dim., quand il fait beau, est indescriptible. La plage est couverte de spectacles forains de toute sorte, de boutiques, de carrousels, de tirs, etc. Il y a deux jetées (piers) de fer longues de 300 et de 400 m., le *Luna Park* (grande illumination) et une *tour de belvédère* (Observatory; *vue). Routes pour West Brighton: de New York, en bateau à vap., du «pier» 1 (près de la Battery) ou de West 22nd Str. (aller et retour, 25 c.); de Brooklyn, par le tramway électr., le chem. de fer élevé ou par l'Ocean Parkway (p. 65). Une belle route (le *Concourse*) conduit en 1/4 d'h. à Brighton Beach; ch. de fer élevé, 10 c.

Brighton Beach se compose du grand *Hotel Brighton*, d'un pavillon avec rafraîch., de plusieurs établissements de bains et d'un théâtre (spectacles variés). Il est très fréquenté, surtout par les hab. de Brooklyn, d'où l'on s'y rend par West Brighton (v. ci-dessus) ou en chemin de fer directement. La ligne dite *Marine Railway* (5 c.) le relie à Manhattan Beach.

Manhattan Beach (hôt.: *Manhattan Beach Hotel*, à l'européenne, grand bâtiment en bois, long de plus de 200 m.; *Oriental*, à l'américaine, convenable pour un séjour prolongé) est la plus belle partie de Coney Island, préférée par le monde fashionable. Les hôtels ont des parcs spacieux e‹

des bains pouvant recevoir plusieurs centaines de pers. (entrée de la tribune en forme d'amphithéâtre avec vue sur l'ensemble des bains de Manhattan, 10 c.); il y a concert l'après-midi et le s., et l'on joue même des opérettes en été. Illumination de la plage (beach) à la lumière électrique et feux d'artifice presque chaque soir. Routes pour Manhattan Beach: de New York en bateau-bac à Hunter's Point (p. 66/67) et de là en chemin de fer; ou bien de la gare de la Flatbush Avenue à Brooklyn (aller et retour, 20 c.); ou encore par le tramway électr. du pont de Brooklyn.

Rockaway Beach (quantité d'hôtels, env. $ 2 par jour), la partie suivante du banc de sable, est une station de bains dans le genre de Coney Island, mais moins encombrée et moins chère. L'excursion à Rockaway Beach se fait de New York en bateau à vap. (1 h. 1/2; aller et retour, 50 c.; consulter les journaux), avec une excellente vue du port et de Coney Island. On peut aussi prendre le chem. de fer de Long Island City (bateau-bac à la 34th Str.). La jetée en fer (pier) est longue de 366 m. Plus à l'E., les stations d'été d'*Arverne*, d'*Edgemere* et de *Far Rockaway*.'

Long Beach (**Long Beach Hotel*, $ 4 à 5), la bande de sable la plus proche, dont la plage offre une des meilleures stations de bains de Long Island, se choisit de préférence pour un séjour prolongé. On s'y rend en chemin de fer par Long Island City (v. p. 67; aller et retour, 80 c.). Plus loin au N. se trouve *Great Sound Beach*, une bande de sable longue de 64 kil., large de 0 kil. 4 à 8 kil. **Fire Island** (*Surf House*), à l'extrémité O., peut s'atteindre en bateau-bac de (13 kil.) *Bay Shore* (p. 69). Le phare de Fire Island est souvent le premier point du continent qu'aperçoit le voyageur venant d'Europe, et le sémaphore y annonce l'arrivée des paquebots 4 heures avant leur entrée à New York (v. p. 2). La *Great South Bay*, entre la South Beach (plage S.) et le continent, est un lieu de chasse (oiseaux aquatiques) et de pêche très fréquenté; les villages de la côte y sont en été le grand rendez-vous des sportsmen de New York.

Les autres buts d'excursion dans Long Island sont les suivants (tous avec des stations du Long Island Railroad):

De Brooklyn à Greenport, 94 M., chem. de fer, en 3 h. à 3 h. 1/2 ($ 2.80). Les trains partent de la gare de la Flatbush A. (p. 62) — 7 M. *Woodhaven Junction;* embranch. sur *Rockaway Beach* (v. ci-dessus). — 9 M. 1/2, *Jamaica;* à dr. la ligne de Montauk (v. ci-dessous). — 13 M. *Queens.* — Au delà de (15 M.) *Floral Park*, nous quittons l'arrondissement de Queens (p. 24) et avec lui la ville (Greater New York). — 18 M. 1/2 *Mineola;* embranchements au N. sur *Glen Cove*, av. le mausolée de Charles Pratt (p. 64), *Sea Cliff* et *Oyster Bay* (av. la maison du président Roosevelt), et au S. sur *Valley Stream* (v. ci-dessous). Au S. de Mineola, **Garden City** (*Garden City Hotel*, dep. $ 4), belle colonie de villas fondée par A. T. Stewart (p. 34), avec une belle église épiscopale bâtie par lui. — 25 M. *Hicksville;* embranch. sur *Setauket*, *Cold Spring* (avec une grande station biologique), *Port Jefferson*, *Wading River*, et autres endroits de la plage N. — 41 M. *Brentwood*, dans un joli site, au milieu de bois de conifères. — 48 M. *Ronkonkoma*, station pour le lac de ce nom (Lake Front Hotel). — 65 M. *Manor*, embranch. sur Eastport (p. 69). — 73 M. *Riverhead.* Puis nous longeons la côte N. de la *Peconic Bay.* — 94 M. **Greenport** (*Wyandank Hotel*, $ 2 à 2 1/2), près de l'extrémité E. de Long Island, village de pêcheurs av. des bains de mer. — Un bateau-bac à vapeur dessert **Shelter Island** (hôt.: *Prospect House*, *Manhansett House*, $ 4; *Bay View Hotel*, $ 2 1/2 à 3), dans la *Gardiner's Bay*, très fréquenté en été.

De Brooklyn à Montauk, 116 M., chem. de fer, en 4 h., pour $ 3.45. 9 M. 1/2, *Jamaica* (v. ci-dessus); la ligne se dirige vers la côte S. de Long Island, qu'elle suit. — 16 M. 1/2, *Valley Stream;* embranch. sur *Far Rockaway* (v. ci-dessus), par *Woodsburgh*, où l'on voit le monument de Culluloo Telawaxana, le dernier Indien de Rockaway, mort en 1818. — 23 M. *Freeport* (hôt.: Woodcleft Inn; Grove Park Hot.). — 28 M. 1/2, *Massapequa* (The Massapequa Hotel). — 37 M. **Babylon** (hôt.: *Argyle Hotel*, $ 3 1/2 à 4; *Watson Hotel*, $ 3 à 3 1/2), petite ville de 2150 hab. et bain de mer. — 41 M. *Bay Shore* (hot.: Prospect House), bain de mer à la mode, et relié à


MAINE
NEW HAMPSHIRE
VERMONT
NEW YORK
ATLANTIC
Green Mountains
White Mts
Adirondack Mts
Lake Champlain
Lake George
Connecticut
Merrimack
Plattsburg
St. Albans
Burlington
St. Johnsbury
Montpelier
Middlebury
Rutland
Whitehall
Lake George
Saratoga Sprs.
Ballston
Amsterdam
Schenectady
Troy
Albany
Bennington
Brattleboro
Keene
Manchester
Nashua
Concord
Portsmouth
Portland
Saco
Biddeford
Lewiston
Auburn
Lancaster
Jefferson
Bethlehem
Littleton
Lebanon
Hanover
White River Jc.
Woodstock
Bellows Falls
Charlestown
Claremont
Newport
Laconia
Tilton
Franklin
Plymouth
North Conway
Bridgton
Norway
Bethel
Gorham
Farmington
Canton
Chisholm
Rangeley L.
Dover
Rochester
Somersworth
Kennebunkport
Old Orchard
Yarmouth
Cumberland
Saccarappa
Elizabethtown
Port Henry
Ticonderoga
Crown Pt.
Keeseville
Saranac Lake
Lake Placid
North Creek
Glens Falls
Fort Edward
Castleton
Vergennes
Williamstown
Wells River
Newburyport
Haverhill
Lawrence
Hampton Beach
Isles of Shoals

MASSACHUSETTS

CONNECTICUT

RHODE ID.

NEW YORK

ATLANTIC OCEAN

LONG ISLAND SOUND

LONG ISLAND

BOSTON Bay

Massachusetts

Cape Cod Bay

Nantucket Sound

Buzzards B.

Narragansett Bay

Martha's Vineyard

Nantucket

Block Id.

Fisher's Id.

Gardiner's Id.

Shelter Id.

Montauk Pt.

Race Point

Provincetown

Point Judith

BOSTON

WORCESTER

PROVIDENCE

FALL RIVER

New Bedford

Newport

Springfield

Hartford

NEW HAFEN

New London

Norwich

Bridgeport

Waterbury

Pittsfield

Salem

Taunton

Plymouth

Kingston

Poughkeepsie

Newburgh

Hudson

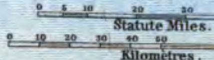
Catskill

PATERSON

NEW YORK

BROOKLYN

West 72° from Greenw.



Fire Island (p. 68), par un bateau-bac. — 43 M. *Islip* (hôt.: Orowoc Hot., Somerset Hot.); 48 M. *Oakdale*, avec une belle maison de campagne de W. K. Vanderbilt. — 54 M. **Patchogue** (hôt.: *Roe's Hotel*, $ 3 à 4; *Clifton Hot.*, dep. $4; *Ocean Avenue Hotel*, $2½ à 3), ville de 3000 hab., et une des plus grandes stations d'été de l'île. *Blue Point*, à l'extrémité S. de la *baie de Patchogue*, est renommée pour ses huîtres (p. 10). — 58 M. *Bellport* (hôt.: Goldthwaite, $ 2½ à 3; Wyandotte, Titus Hot., $ 2½) et (66 M. ½) *Moriches* (hôt.: Hotel Brooklyn, $ 2½ à 3; Beach View, $ 2½; Ocean, $ 2, etc.) sont deux autres bains de mer très fréquentés. — 70 M. *Eastport*; 74 M. ½, *Westhampton*. — 85 M. ½, *Shinnecock Hills*, avec une grande place de jeu (golf). Un petit nombre d'Indiens Shinnecocks occupent encore un terrain réservé dans les environs. — 89 M. ½ *Southampton*, appelé quelquefois le «Newport de Long Island» (v. p. 82), est le lieu de villégiature de beaucoup d riches New-Yorkais. — 95 M. *Bridgehampton*; embranch. pour *Sag Harbor* (hôt.: Nassau House, Sea View Ho., American House, $ 2), autrefois un des ports les plus importants pour la pêche de la baleine. — 101 M. **Easthampton** (hôt.: *Maidstone Inn*), village pittoresque intéressant, très fréquenté par les peintres; patrie de John Howard Payne (p. 65). — 116 M. *Montauk*, à 11 kil. à l'O. de *Montauk Point*, extrémité escarpée de l'île à l'E., avec un phare. Au N.-O. de Montauk, Gardiner's Island.

4. De New York à Boston.

A. Par New Haven, Hartford et Springfield.

234 M. Chemin de fer (lignes du *New York*, *New Haven & Hartford Railroad* jusqu'à Springfield, et du *Boston & Albany Railroad* de là à Boston) en 5 h. 40 à 7 h. ¼ (prix du trajet, $5; wagon-lit, $1½ à 2; wagon-salon, $1); quatre trains express par jour, dont un de nuit. Wagon-restaur. (dining-car) dans le train de l'après-midi (dîn. $1); wagon-buffet (buffet-car) dans les autres trains de jour.

Départ de la gare dite *Grand Central Station* (p. 6). La ligne passe dans de longs tunnels sous la Park Avenue (p. 42) et franchit le Harlem River. A g., une échappée sur la Columbia University (p. 55). Près de (9 M.) *Fordham* (p. 61), à dr., les grands bâtiments du *St. John's College*, aux Jésuites. Un peu plus loin, à dr., le jardin botanique (p. 59), tandis que le cimetière dit *Woodlawn Cemetery*, avec un grand mausolée de Jay Gould, reste à g. 12 M. *Woodlawn*; notre ligne se détache ensuite à dr. de celle du New York Central R. R. et côtoie le Long Island Sound (p. 80). — 17 M. *Nouvelle Rochelle*, fondée en 1686 par des huguenots émigrés, est reliée aussi avec New York par l'embranch. dit «Harlem River Branch» du N. Y. N. H. & H. R. R. Il y a un monument de Thomas Paine (1737-1809), auteur anglais qui y séjourna longtemps. — 18 M. ½, *Larchmont* (plusieurs hôtels), un joli bain de mer. — 24 M. *Rye*, station pour (2 M.) *Rye Beach* (Oxford Hotel, $ 2½ à 4), séjour d'été sur le Long Island Sound. — 25 M. ½, *Port Chester*; on franchit ensuite le *Byram River*, frontière des Etats de New York et de *Connecticut* (pron. konnettikat; c.-à-d. «Etat des muscades»). — 28 M. **Greenwich** (hôt.: *Kent House*, $5 à 7; *Green Court Inn*, non loin de la gare, $3; *Silleck House*, $2½ à 4; *Edgewood Inn*, à ½ h. de la gare, $5 à 7; *Held House*, $3, à Indian Harbor, à 1 kil. ½ au S.-E.), ville de 12271 hab., dans un joli site, sur une

hauteur au bord du Long Island Sound, a été fondée en 1640; beaucoup de villas de New-Yorkais.

33 M. $^1/_2$, **Stamford** (hôt.: *Arlington Hotel*, $ 2 à 3; *Shippan Point House*, à env. 3 kil. au S. sur le Shippan Point, dans un beau site, $2 à 3), ville de 15997 hab., aussi ancienne que Greenwich, est également fréquentée en été par les négociants de New York (bateau à vap. pour New York, 35 c.). — 41 M. $^1/_2$, *South Norwalk* (hôt. Mahackemo, $2 à 2$^1/_2$); tramway pour (1 M. $^1/_2$) *Norwalk* (Norwalk Ho., $2), bain de mer et séjour d'été (17 747 hab.), et embranch. sur Danbury (p. 160). — 51 M. *Fairfield*, avec une bonne plage.

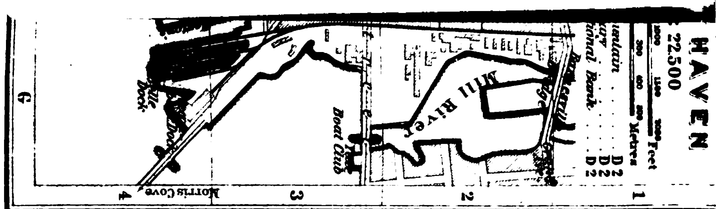
56 M. **Bridgeport** (hôt.: *Atlantic House*, 2^1/_2$ à 3; *Windsor*, $2), ville florissante de 70996 hab., sur une baie du Sound, à l'embouchure du *Pequonnock.* Elle possède d'importantes fabriques de machines à coudre (Wheeler & Wilson, Howe), de fusils, de munitions, de voitures, etc. (valeur totale des produits manufacturés en 1900, 38 millions de doll.). Au-dessus de la ville s'élève *Golden Hill*. colline avec beaucoup de villas et de charmantes vues. Dans le *Seaside Park*, un monument des Guerriers et des statues de l'industriel Elias Howe (1819-1867; p. 66) et de l'impressario Phineas Taylor Barnum (1810-1891), le «roi du humbug», qui y résida 40 ans. Bridgeport est le point de jonction de la ligne dite Berkshire Division du N. Y. N. H. & H. R. R. (R. 17). Bateau à vap. t. l. jours pour New York (50 c.). — Plus loin la ligne traverse des marais salants et atteint

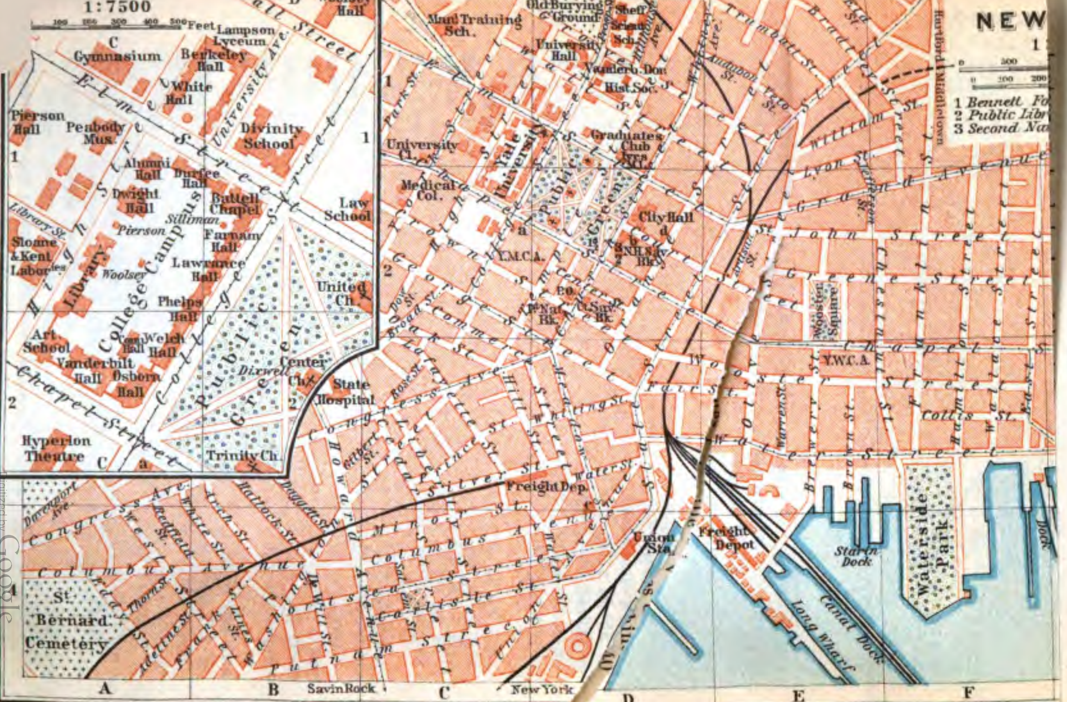
73 M. **New Haven.** — *Buffet.* — Hôtels: *New Haven House* (pl. a, C2; $4); *Tontine* (pl. b, D2; ch. dep. $1); *Garde* (pl. c, D3), près de la gare, préféré par les commerçants, $2 à 3; *Davenport* (pl. d, D2; $2 à 2$^1/_2$). — Fiacres, la course 50 c.; 2 pers., 70 c. — Poste (*Poste Office;* pl. P.O., D2), Church Str. — Bateau à vapeur pour New York, 2 fois par jour, en 5 h., pour $1; aller et retour, 1^1/_2$; salon (state-room), $1.

New Haven, la plus grande ville du Connecticut (108027 hab.), siège de l'Université de Yale, est située à l'extrémité N. d'une jolie baie du Long Island Sound, longue de 6 kil. La «ville des ormes», ainsi nommée d'après les beaux vieux arbres de ses rues, a été fondée en 1683, mais en 1800 elle ne comptait encore que 4049 hab. Le commerce et l'industrie y sont importants (valeur des produits manufacturés en 1900, 41 millions de doll.).

De la gare dite *Union Depot* (pl. D4), près du port, la rue dite Meadow Str. conduit au N., en 10 min., au Public Green (pl. D 1-2), grande place couverte de gazon, avec l'*hôtel de ville,* trois *églises,* la *banque nationale* (pl. 2, D2) et la *bibliothèque publique* (Public Library; pl. 3, D2). Derrière l'église centrale (Center Church), le *monument de John Dixwell* (pl. D 2, dans le papillon), un des juges qui condamnèrent à mort Charles Ier d'Angleterre en 1648. A l'angle S., l'*orme de Franklin,* planté en 1790 (pl. 1, D2).

Dans College Str., rue qui longe le côté O. du Green, s'élèvent la plupart des beaux édifices de la *Yale University (pl. CD 1-2),


HAVEN
22.500
Feet
Metres
Mill River
Boat Club
Morris Cove
Dock
D 2
D 2
D 2
1
2
3
4


NEW
1 Bennett Fo
2 Public Libr
3 Second Na
Hartford Middletown
1:7500
Waterside Park
Canal Dock
Long Wharf
Starin Dock
Dock
Freight Depot
Union Sta.
Wooster Square
Y.W.C.A.
City Hall
Graduates Club
Hist. Soc.
Old Burying Ground
University Hall
Manl Training Sch.
Yale University
Public Green
Medical Col.
University Ct.
Y.M.C.A.
Meadow St.
Hill St.
Lafayette St.
Commerce St.
Union Avenue
Water St.
Howard Avenue
Daggett St.
Hallock St.
Arch St.
White St.
Redfield St.
Congress Ave.
Columbus Ave.
Freight Dep.
State Hospital
St. Bernard Cemetery
New York
Savin Rock
Law School
United Ch.
Center Ch.
Trinity Ch.
Divinity School
Battell Chapel
Farnam Hall
Lawrance Hall
Phelps Hall
Welch Hall
Osborn Hall
Vanderbilt Hall
Library
Art School
Hyperion Theatre
Chapel Street
College Street
Elm Street
High Street
Library St.
Sloane & Kent Laboratories
Pierson Hall
Peabody Mus.
Gymnasium
Dwight Hall
Alumni Hall
Durfee Hall
Berkeley Hall
White Hall
Lampson Lyceum
Wall Street
University Ave.
College Campus
Silliman
Pierson
Woolsey
Wagner & Debes' Geog! Estab! Leipzig
A
B
C
D
E
F

université la plus importante des Etats-Unis avec celle de Harvard. Elle comprend des écoles de théologie, de médecine, de droit, des beaux-arts, de musique, des sciences naturelles et de philosophie, ainsi qu'une école de Gradués (School of Graduates).

L'université de Yale a été fondée en 1700 à Killingworth et transférée en 1716 à New Haven. Elle doit son nom à *Elihu Yale* (1648-1721), de New Haven, qui fut gouverneur de Madras et président de la Cie. des Indes Orientales. Il lui fit une donation de 400 livres sterling. Parmi ses successeurs, un des recteurs les plus importants fut *Timothy Dwight* (1752-1817). Au nombre des anc. élèves de l'université, on cite entre autres: Eli Whitney (p. 413), inventeur de la machine à égrener le coton (cotton-gin), Samuel Morse (1791-1872), inventeur du télégraphe Morse, Jonathan Edwards (p. 162), Noah Webster (1758-1843), Theodore Winthrop (1828-1861), N. P. Willis (1806-1867), John C. Calhoun (p. 411), le géologue James D. Dana (1813-95), le naturaliste Benj. Silliman (1779-1864), etc. Cette université comptait 318 professeurs et 2816 étudiants en 1903.

Une grande porte cochère (Phelps Hall, où les visiteurs obtiennent un guide) ouvre sur le *College Campus* (v. le papillon du plan) qu'entourent des bâtiments universitaires. Dans l'angle S.-O., l'**Art School*, avec une collection de sculptures et de tableaux italiens et américains (Histoires de Trumbull, etc.) pour la plupart (entrée, 25 c.). A côté, à dr., la *bibliothèque*, avec 350000 vol.; plus loin, le *Dwight Hall*, et dans l'angle N.-O. l'*Alumni Hall*. Dans l'angle N.-E., la *chapelle Battell*, et dans l'angle S.-E., l'*Osborn Hall*, et à dr. à côté, le *Vanderbilt Hall*. Le plus ancien bâtiment (1750) est le *South Middle College*, en face de l'Osborne Hall et du Vanderbilt Hall. Sur le Campus, des statues d'*Abr. Pierson* (1645-1708), le premier recteur, de Launt Thompson, du président *Woolsey* (1801-1889) et du professeur *Silliman* (v. ci-dessus). — Au coin de High Str. et d'Elm Str., en face de l'angle N.-O. du Campus, le **musée Peabody* (papillon du pl. C 1), avec d'importantes collections de minéralogie.

Il y a d'autres établissements de cette université, à savoir: la *Sheffield Scientific School* (pl D1), école des sciences jouissant de riches revenus, avec cinq bâtiments entre la Hill House Av. (v. ci-dessous) et Prospect Str.; la *salle de gymnastique* (papillon C 1), Elm Str.; l'*école de Théologie* (Divinity School; papillon D 1), au coin d'Elm Str. et de College Str.; l'*Observatoire* (Observatory; au delà de pl. D 1), Prospect Str.; le *laboratoire de chimie et de physique* (Sloane & Kent Laboratories; papillon C 1), Library Str.; l'*école de médecine* (pl. C 2), York Str.; l'*école de droit* (Law School; papillon D 1), Elm Str.; le *Vanderbilt Dormitory* (pl. D 1); l'*University Hall* (pl. D 1), grande salle à manger; le **Woolsey Hall* (papillon D 1), avec un grand orgue; la *salle des Gloires* (Memorial Hall; papillon D 1), ces trois au coin de College Str. et de Grove Str. Ensuite les locaux des clubs: le *Graduates Club* (pl. D 1) et l'*University Club* (pl. C 1), ainsi que celui de la *Société d'histoire* (Historical Society; pl. D 1). Les étudiants donnent des représentations dans le *théâtre Hyperion* (papillon C 2).

Dans l'*ANCIEN CIMETIÈRE (*Old Burying Ground*, pl. D 1), Grove Str., à l'extrémité supérieure de High Str., reposent: *Samuel Morse*, *Noah Webster*, le président *Timothy Dwight*, *Theodore Winthrop*, et *Eli Whitney* (v. ci-dessus) — La HILLHOUSE AVENUE (pl. D 1), qui s'étend de Grove Str. au N., est la plus belle des rues ombragées d'ormes de New Haven.

ENVIRONS. L'**East Rock** (110 m.), à 3 kil. du Public Green (tramway par State Str.), dans la plaine, est un pic isolé de roche trappéenne, qui a été entouré d'un parc public avec un restaur. (au sommet, un haut monument des Guerriers). — Le **West Rock** (122 m.), 3 kil. 1/2 au N.-O. du Green (tramway par Chapel Str.), est plus escarpé, mais la vue y est également intéressante. — Le **Savin Rock** (*Sea View House*, $ 3), à env. 6 kil. du Public Green, offre la vue du Long Island Sound (p. 80). Au S.-E., à env. 5 kil. du Public Green (tramway), *Morris Cove*, et à 3/4 d'h., *Momauguin* (bains de mer), deux buts d'excursions.

DE NEW HAVEN À MIDDLETOWN: 24 M., chemin de fer en 3/4 d'h. à 1 h., pour 60c. Cet embranch. passe à l'E. de la ligne principale décrite ci-dessous. — **Middletown** (*Mc. Donough Hot.*, $ 2 à 3), point de jonction de la ligne de Saybrook-Hartford, est une ville industrielle de 9589 hab., sur le *Connecticut*. Il y a une université fondée en 1831, la *Wesleyan University* (322 étudiants; *vue de la tour de la chapelle; bibliothèque de 63000 vol. et collections d'histoire naturelle), une école épiscopale (*Berkley Divinity School*) et un *asile d'aliénés* (à l'Etat). — Embranch. au N.-E. sur *Williamantic* (p. 79) pour 75c.

Au delà de New Haven, notre ligne se détache à g. de celle pour Providence et se dirige au N. dans l'intérieur des terres. A g., les East et West Rocks (v. ci-dessus). La ligne continue dans la vallée du *Quinnipiac*. — 92 M. *Meriden* (hôt.: Winthrop, $ 2 1/2 à 4), avec 28695 hab. et d'importantes fabriques d'argenterie en plaqué (Britannia Co.), de couteaux et de ciseaux, d'objets en zinc, etc. — 99 M. *Berlin*, qui a aussi des fabriques d'articles en zinc. — 105 M. *Newington* (p. 73).

110 M. **Hartford** (pron. hârteford; *buffet;* hôt.: **Allyn House*, $ 3 à 4 1/2; *Hartford*, $ 2 1/2 à 4, ch. dep. $ 1; *Capitol*, $ 2 à 2 1/2; **Heublein*, ch. dep. $ 1; *New Dom*, $ 2 à 2 1/2; fiacre, 1 à 2 pers., 75 c.), capitale du Connecticut, dans un beau site, au confluent du *Connecticut River* (navigable jusqu'ici) et du *Park River*, comptait 79850 hab. La ville possède d'importantes fabriques de machines à vapeur, d'armes à feu portatives (Colt's Factory), de bicycles et d'automobiles (Pope Manufacturing Co.) etc., et ses puissantes compagnies d'assurance (capital: 160 millions de doll.) sont renommées. Un fort (blockhaus) hollandais y fut construit en 1633 et la ville fondée deux ans après.

La gare (*Union Depot*) se trouve presque au milieu de la ville. Non loin au S.-O., au delà du *Park River*, le joli *Bushnell Park*, avec le beau *CAPITOLE. Dans la *Salle du Senat* (Senate Chamber), un bon portrait de Washington, par Stuart. Dans l'aile E. du parterre donnant sur la cour, une statue de Nathan Hale (p. 31); dans l'aile O., le tombeau du général Putnam (p. 169) et une statue du gouverneur Buckingham (1858-1866). Belle vue de la coupole, haute de 76 m. Dans le parc, une statue de *Putnam*, par J. Q. A. Ward. — On se dirige à l'E. par la Capitol Avenue, puis tournant à g. dans Main Str., on atteint le WADSWORTH ATHENÆUM, avec une galerie de tableaux et de sculpture, une bibliothèque de 140000 vol. et les collections de la *Société d'histoire* (Historical Society; visibles de 9 à 4 h.). A côté, le bâtiment dit *Etna Life Insurance Building* (Cie. d'assurance sur la vie) et le bel édifice de l'*Etna*

Fire Insurance (Cie. d'assurance contre l'incendie) achevé en 1904. Un peu plus loin, en face de la *Poste*, celui de la *Connecticut Mutual Life Insurance Co.* (Cie. d'assurance mutuelle sur la vie). 20 min. plus au N., dans Main Str., le *State Arsenal.*

Non loin du Capitol, se voient l'*école supérieure* (High School), l'*orphelinat* et le *séminaire.* 20 min. plus loin au S., le *Trinity College*, édifice dans le style ogival primaire, par Burges de Londres. — Dans le quartier S.-E., la *manufacture Colt* (armes à feu portatives); à côté, la belle **Church of the Good Shepherd* (égl. du Bon Pasteur), élevée par sa femme à la mémoire de Samuel Colt (pron. kôlt; 1814-1862), inventeur du revolver. — Dans l'avenue Farmington, la belle *cathédrale de St-Joseph* (cathol.). Dans la même avenue et son prolongement, l'Ayslum Str., de jolies maisons en grand nombre. — Parmi les établissements de bienfaisance de Hartford, on remarque surtout l'*asile des aliénés*, l'*asile des sourds-muets*, l'*asile des vieillards* et l'*hôpital* (à la ville). — C'est à Hartford qu'habite *Mr. S. L. Clemens* (pron. klemm'ns; «Mark Twain», né en 1835). *Mrs. Harriet Beecher Stowe* (pron. stô; 1812-1896), l'auteur de la «Case de l'Oncle Tom», y demeura dès 1864 (v. p. 115).

Jolies excursions aux environs, à *Tallcott Mt.*, à *Tumbledown Brook* et au *Kenney Park*, superbe parc anglais etc. — Bateaux à vapeur t. l. jours pour *New York* ($ 1 3/4), *Sag Harbor* (p 69), etc. — Tramways électr. pour (17 M.) *Rockville* (20 c.), et pour (9 M.) *Farmington* (15 c.), vieux village, connu par son école de jeunes filles, fondée par Miss Potter vers 1845.

De Hartford à Newburgh: 112 M., en 4 h. 1/2, par le *N. Y. N. H. & H. R. Railroad.* — 5 M. *Newington* (p. 72). — 9 M. *New Britain* (hôt.: Ruswin, $ 2 1/2 à 3), ville industrielle de 25 998 hab., avec des fabriques de quincaillerie, de serrurerie et de bijouterie; patrie d'Elihu Burritt (1810-1879), surnommé le «forgeron savant», un apôtre de la paix universelle. Un monument doit lui être élevé en 1904. — 14 M. *Plainville.* — 33 M. **Waterbury** (hôt.: *Waterbury*, $ 2 à 2 1/2; *Earl*, *Savoy*, *Arlington*, $ 2; un grand hôtel doit y être ouvert en 1905), ville manufacturière de 45 859 hab., située aussi sur le Naugatuck R. R., renommée par ses montres, dont la New England Watch Co. exporte près de 600 000 par année — 57 M. *Hawleyville;* 63 M. *Danbury* (p. 160); 73 M. *Brewster* (p. 62). La ligne se dirige maintenant au N. 98 M. *Hopewell Junction;* 104 M. *Fishkill.* — 111 M. *Fishkill Landing*, et de là par le bateau-bac à vapeur à (112 M.) *Newburgh* (p. 180), de l'autre côté de l'Hudson.

Au delà de Hartford (à dr. le Capitol), on franchit le Connecticut, dont la vallée sert ici à la culture du tabac. Au-dessous du pont du chemin de fer, on construit un beau pont neuf (frais: 2 millions de doll.). Entre (127 M.) *Thompsonville* et (132 M.) *Longmeadow* passe la frontière du *Massachusetts* (pron. messetchóusetse; l'«Etat des Criques»).

136 M. **Springfield** (*buffet;* hôt.: *Massasoit House*, $ 3 à 4, ch. dep. $ 1; *Cooley's*, $ 2 1/2; *Worthy*, dep. $ 1; *New Haynes*, $ 2 à 3), jolie ville de 62 059 hab., fondée en 1636 sur la rive g. du Connecticut, est surtout renommée par sa manufacture d'armes à feu portatives. L'United States Armory (arsenal des Etats-Unis), dans un parc à l'E. de la gare, occupe env. 1300 ouvriers et peut livrer 120 000 fusils par année (billets d'entrée au bureau;

fermé le dim.). Jolie vue de la tour. Pendant la guerre de Sécession, on y a fabriqué 800000 fusils. Le *MUSÉE *(Art Museum;* public t. l. jours de 1 h. à 5 h.; de 2 à 6 en été), bel édifice dans le style de la Renaissance, renferme la collection G. W. V. Smith: œuvres d'art d'Europe et d'Orient (céramique, bronzes, tapis, ivoires, laques, dentelles, armures, etc.), sculptures. Le *musée d'histoire naturelle* (Science Museum), avec une bibliothèque, est visible comme le précédent. — Mentionnons entre autres édifices remarquables de la ville: les trois églises dites *Church of the Unity, Christ Church* et *Memorial Church* (à l'extrémité N.), le **palais de Justice* (Court House), la **gare* (ces deux, d'après les plans de Richardson), l'*hôtel de ville* et la *bibliothèque de la ville* (City Library; 125000 vol.). Près de celle-ci, le *Merrick Park*, où se voit une* statue du puritain Chapin, par St. Gaudens. Le **Forest Park* (avec des étangs couverts de lotus) et les deux *cimetières* méritent une visite. Jolis coups d'œil du *Crescent Hill Road* (au S.) et des ponts qui franchissent le fleuve, le long duquel on a établi un nouveau boulevard.

A Springfield notre ligne se soude à celle du Boston & Albany Railroad (p. 138) et tourne à l'E. 151 M. *Palmer* (buffet), point de jonction de plusieurs lignes.

190 M. **Worcester** (pron. vousst'r; *buffet;* hôt.: *Bay State,* $ $2^1/_2$ à 4; *Standish,* $ $2^1/_2$ à 5; *Commonwealth,* $ 2 à $2^1/_2$; *New Park;* cab 50 c. par pers.; tramway 5 c.) est la seconde ville du Massachusetts (118421 hab.), fondée en 1674, dans un site riant au pied d'une chaîne de collines, non loin du *Blackstone River.* Elle possède de vastes industries des plus variées, entre autres: des fabriques de fil de fer, de cuivre et d'acier, de machines, d'enveloppes à lettres, de chaussures, de métiers à tisser, de tapis, d'ascenseurs, d'orgues et de pianos (valeur des produits en 1900, $ 53349000).

De la belle *gare* (Union Depot), construite par H. H. Richardson, on arrive à l'O. par Front Str. au (5 min.) COMMON, avec un *monument des Guerriers* et un autre du colonel *Timothy Bigelow* (pron. biggueló). — Du côté O. du Common s'élève l'*hôtel de ville* en marbre blanc achevé en 1898. MAIN STREET mène de là à dr. au *Lincoln Square*, où se voit immédiatement à g. le *palais de Justice.*

A côté du palais, l'*AMERICAN ANTIQUARIAN SOCIETY (entrée t. l. jours de 9 h. à 5 h. sauf le sam. après midi).

Cette société, un des corps de savants les plus distingués d'Amérique, a été fondée en 1812 et possède une précieuse bibliothèque de 150000 vol. (surtout d'œuvres concernant l'Amérique) et une collection de curiosités historiques et d'antiquités indiennes. La collection de journaux compte plus de 5000 vol. et va de la *Boston News Letter* (1704) jusqu'à notre époque.

La vieille maison dite *Salisbury House*, dans le Lincoln Sq., date encore de l'époque coloniale. Dans Salisbury Str., le MUSÉE (*Worcester Art Museum)*, fondé en 1896, contient des tableaux, des dessins japonais et des moulages. Il y a parfois des expositions

d'œuvres d'art prêtées. Entrée : t. l. jours, sauf le lundi, de 2 h. à 6 h., moyennant 25 c., et gratuitement les sam. et dim.

Du Lincoln Sq., *Highland Str.* mène à l'O. à l'*Elm Park* et (20 min.) au *Newton Hill* (204 m.), avec une vue étendue de la ville et de ses environs. — Salisbury Str. conduit au N.-O. en 1/2 h. à l'*Institute Park*, près duquel sont les tréfileries grandioses de l'*American Steel & Wire Co.* (visite intéressante). 10 min. plus loin, la maison où est né George Bancroft (plaque commémorative; p. 41), et au bout d'env. 5 min., le *Bancroft Hill* (220 m.), colline avec un parc. — *Belmont Street* conduit à l'E., entre le *Millstone Hill* et le *Bell Pond*, au grand *asile d'Aliénés* (2 kil. 1/2 ; 1500 patients; *vue).

En suivant Main Str., à g. (S.) du Common (v. p. 74), on passe à la *poste* et à plusieurs églises, et l'on atteint au bout de 1/2 h. à dr. la Clark University, ouverte en 1887, avec la *bibliothèque* érigée en 1904. Elle n'a que douze professeurs et elle est moins destinée à l'enseignement qu'à faciliter les recherches scientifiques. — Main Str. aboutit, 10 min. plus loin, au *Webster Square.*

Tramway électrique du Webster Sq. à *Southbridge*, à *Leicester* et à (12 M.) *Spencer* (hôt. : Massasoit, $ 2 1/2), en correspondance avec une ligne pour Springfield (p. 73). — Belle promenade (40 min.) autour du *Coe's Pond*, à l'O. du Webster Sq.

Parmi les autres édifices de la ville, on remarque la *bibliothèque publique* (145000 vol.), Elm Str.; les *écoles supérieures* (High Schools); le *musée d'histoire naturelle*, Harvard Str. (de 9 h. à 5 h.); l'église dite *All Saints' Church*, Irving Str.; l'*école polytechnique;* l'*Oread Institute* pour jeunes filles; l'*Académie de Worcester*, Providence Str.; la *Highland Military Academy* et le *College of the Holy Cross*, collège catholique, sur le *Mt. St. James* (210 m.; vues), au S. de la ville.

A env. 40 min. à l'E. de Worcester, le **lac Quinsigamond* (hôt. : Island House), un but favori d'excursions (tramway). Non loin de son extrémité N., *Shrewsbury*, jolie petite ville de 1626 hab., avec la Jubal Howe Memorial Library, bibliothèque achevée en 1903.

Au delà de Worcester, la ligne tourne brusquement à dr. (S.) et passe au *lac Quinsigamond* (à g.; v. ci-dessus). — 213 M. **South Framingham** (hôt. : *Old Colony Ho.*, *Winthrop*, *Kendell*, $ 2 1/2), ville manufacturière d'env. 11 000 hab. et point de jonction de plusieurs lignes avec une grande *maison de correction* pour femmes. — Près de (217 M.) *Natick* (9488 hab.; v. la *carte*, p. 104/105), à g., le *lac Cochituate*, un des réservoirs qui alimentent Boston. — Près de (220 M.) *Wellesley* (Elm Park Hotel, $ 2 à 2 1/2), à dr., le * *Wellesley College* (fondé en 1875), une des meilleures écoles supérieures d'Amérique pour femmes (900 élèves), avec un beau parc. — 224 M. *Auburndale* (Woodland Park Hotel, $ 3 à 5); 225 M. *West Newton;* 227 M. *Newtonville;* 228 M. *Newton*, toutes englobées dans le riche faubourg de *Newton* (33 587 hab.), où demeurent beaucoup d'habitants de Boston. — 230 M. *Brighton*, avec un grand marché au bétail et des abattoirs. A g., le *Charles River*. Puis la ligne longe l'extrémité N. de *Brookline* (p. 105; stat. *Cottage Farm*); jolie vue à g. sur le Charles River, Cambridge, Boston (avec la coupole dorée

du State House) et les Charlestown Heights (p. 101). En entrant à Boston, on franchit la «Back Bay» (p. 99); à dr. *The Fens.* 233 M. *Back Bay Station* (p. 86).

234 M. *Boston* (South Union Station), v. p. 86.

B. Par Providence et la Shore Line.

232 M. New York, New Haven & Hartford R. R., en 5 à 7 h. (prix, etc., comme à la p. 69). Les meilleurs trains sont le «Bay State Limited» (à 10 h. du matin) et le «Knickerbocker Limited» (à 1 h. après midi). Il y a sur cette ligne des trains avec wagons directs (Boston-Washington, en 13 à 14 h.), qui sont transportés sur un bateau-bac (dîn. $ 1) entre le Harlem River et Jersey City (p. 61).

De New York à (73 M.) *New Haven,* v. p. 69-70. La «Shore Line Division» (ligne de la côte) du N. Y. N. H. & H. R. R. franchit le *Quinnipiac* et côtoie le *Long Island Sound,* sur lequel elle offre de jolies échappées. 77 M. *Fair Haven;* ensuite, plusieurs tranchées et deux tunnels. 82 M. *Branford* (hôt.: Montowese Branford Point House, Double Beach House et d'autres hôtels d'été, $ 2 1/2 à 3), où il y a une jolie bibliothèque, et (85 M.) *Stony Creek* (hôt.: Money Island House, Brainard House, etc., $ 1 1/2 à 2) sont des bains de mer fréquentés. 89 M. *Guilford* (hôt.: Guilford Point House, Halleck, $ 2), patrie du poète F.-G. Halleck (1790-1867). Au delà de (105 M.) *Saybrook* (hôt.: Coulter House, $ 2), point de jonction de la «Connecticut Valley Division» (ligne pour Middletown, p. 72, etc.), qui commence à 2 M. au S. près de *Fenwick* (hôt.: Fenwick Hall), on franchit le large *Connecticut.*

124 M. **New London** (hôt.: *Crocker House, Mohican,* $ 2 1/2 à 3 1/2; *Fort Griswold Ho.*, au delà du fleuve, $ 3 1/2 à 4 1/2), petite ville de 17548 hab., sur la rive dr. de la *Thames,* avec un port excellent, commandé par les *Forts Trumbull* et *Griswold.* Devant la gare, le *monument des Guerriers.* Immédiatement au-dessus de la ville un petit *chantier de marine* (Navy Yard), avec une station à charbon. On s'y livre à la pêche de la baleine, du maquereau et de la morue. Les régates des universités de Yale et de Harvard ont lieu ici en juin ou en juillet; plusieurs autres universités (colleges) ont également leurs hangars à bateaux (boat-houses) au bord de la Thames. Belle *bibliothèque publique.*

Sur les *Groton Heights* (rive g. de la Thames; bateau-bac, 4 c.) s'élève un obélisque haut de 40 m. et visible de bien loin, érigé en mémoire de l'incendie de la ville par Arnold et du massacre de Fort Griswold, le 6 sept. 1781 (vue étendue d'en haut; entrée, 10 c.). — A l'embouchure de la Thames, à env. 5 kil. au S. de New London (bat. à vap.), se trouve le *Pequot House* ($ 4 1/2), séjour très fréquenté. — Bateaux à vap. de New London à *White Beach,* Newport (p. 82), Block Island (v. ci-dessous), Norwich (p. 81), Fisher's Island (p. 77), Shelter Island (p. 68), Sag Harbor (p. 69), New York ($ 1 1/2 à 2 1/4), etc.

Block Island (hôt.: *Ocean View,* $ 3 à 5; *Spring Hotel,* $ 3 1/2; *Manisses,* $ 2 1/2 à 3 1/2; *National,* $ 2 1/2 à 3 1/2; *Eureka, New Adrian,* $ 2 1/2 à 3; *Hygieia,* $ 2 à 3, etc.), île de 5 kil. de long sur 3 à 6 kil. de large, située à 16 kil. de la côte S. de Rhode Island, est un séjour d'été très fréquenté (tempé-

rature moyenne en été 18° R.). Des bateaux à vapeur la desservent aussi directement de New York, ainsi que de Providence et de Newport (p. 82).

De New London à Brattleboro, 121 M., New London & Northern Railroad (embr. du Central Vermont R. R.) en 5 h. — 13 M. *Norwich* (p. 81); 30 M. *Willimantic* (p. 79); 65 M. *Palmer*. — 85 M. **Amherst** (pron. emmerst; hôt.: *Amherst Ho.*, $ $2^1/_2$ à 4), avec 5028 hab., possède l'école d'agriculture de l'Université de Boston (p. 92) et l'Amherst College, un des plus distingués de la Nouvelle-Angleterre (fondé en 1821; 400 élèves). Parmi les principaux édifices du collège, on remarque le *Walker Hall* (promenoir), la *bibliothèque* (80000 vol.), le *nouvel observatoire*, les *laboratoires* de *chimie* et de *physique*, l'*Appleton Cabinet* et la *salle de gymnastique*. Les collections de sculptures assyriennes, de minéraux, de plâtres, d'aérolithes et de vestiges pétrifiés d'animaux antédiluviens sont très importantes. — 100 M. *Miller Falls* (p. 159); 109 M. *Northfield* (The Northfield, $ 2 à 3), patrie de l'évangeliste Dwight L. Moody (m. 1899), et où il y a des conférences religieuses annuelles. — 111 M. *South Vernon* (p. 168). — 121. M. *Brattleboro*, v. p. 168.

Au delà de New London, on franchit la Thames sur un pont tournant. — 127 M. *Groton* (v. p. 76). — 138 M. **Stonington** (hôt.: *Columbia*, $ 2), ville calme de 8540 hab.

Bateaux à vapeur: pour New York, v. p. 80; en outre, t. l. jours, de Stonington à (4 M.) *Watch Hill* et *Fisher's Island*. — **Watch Hill** (hôt.: *Watch Hill House*, *Ocean*, *Larkin*, $ 4; *Plympton*, *Atlantic*, *Columbia*, $ 3), ville de bains de mer au S.-O. de Rhode Island (v. ci-dessous), avec de beaux points de vue. — *Fisher's Island* (hôt.: Munnatawkett Hotel, Mansion House, $ 4; Mononotto Inn, $ $3^1/_2$; Hoffort Cottages, $ 2 à 3) est une longue île étroite peu éloignée de la côte, avec des bains de mer.

Le train franchit la frontière de *Rhode Island*, le plus petit Etat de l'Union («Little Rhody», 3240 kil. car. de superficie), mais le plus peuplé. On franchit ensuite le *Pawcatuck*. 144 M. *Westerly* (Dixon Ho., $ $2^1/_2$ à 3), d'où il y a un tramway électr. pour *Watch Hill* (v. ci-dessus). — 155 M. *Carolina*. La ligne passe par le *Cedar Swamp* (*Narragansett Fort*), où Philippe, roi des Indiens, et ses hommes furent presque exterminés en déc. 1675. — 161 M. *Kingston*.

Embranchement sur (9 M.) **Narragansett Pier** (hôt.: *Imperial*, $ 4 à 8; *Gladstone*, *New Matthewson*, *Green's Inn*, $ 4 à 6; *Atwood*, *Revere*. $ 3 à 5; *Tower Hill*, sur les Narragansett Heights, $ 2 à 3; *Metatoxet*, *Massasoit*, *Atlantic*, $ $2^1/_2$ à $3^1/_2$; *Arlington*, $ 2 à $3^1/_2$; il y a aussi des logements à louer et des pensions), bain de mer fréquenté avec une magnifique plage et un grand casino. Jolies vues des *Narragansett Heights* (60 m.) et du *Hazard's Castle* (50 m.). *Point Judith* (p. 82) est à 8 kil au S. A 11 kil au N., *Hammond's Mills*, où le portraitiste Gilbert Stuart naquit en 1755. — Bateaux à vap., t. l. jours, de Narragansett Pier à Newport (p. 82) et à Providence (v. ci-dessous).

166 M. *Wickford Junction*; embranch. sur (3 M.) *Wickford*, d'où un bateau à vap. va t. l. jours à Newport (p. 82).

186 M. **Providence.** — Hôtels: *Narragansett*, au coin des Weybosset et Dorrance Strs., $ 3 à 6; *Crown*, Weybosset Str., ch. dep. $ 1, recomm.; *Dorrance*, Westminster Str., ch. dep. $ 1; *Newman*, Aborn Str., ch. dep. $ 1. — Tramways électr., dans les rues principales. — Bateaux à vapeur pour New York, Newport, Bristol, Fall River, Block Island, etc.

Providence, une des principales villes de Rhode Island, avec 175 597 hab., est bien située, à cheval sur le *Providence River*, à l'extrémité N. de la Narragansett Bay et à l'embouchure du *Seekonk River*. Roger Williams (1602-1683) fonda cette ville en 1636, après avoir été expulsé du Massachusetts. Importantes filatures de coton

et de laines, fabriques de machines à vapeur (Corliss Co.), de plaqué (Gorham Co.), de machines (Brown & Sharpe Manufacturing Co.), de joaillerie, d'usines à fer, etc. (valeur totale des produits en 1900, $88168897).

Près de la *gare* (Union Depot), construite en 1897, au milieu de la ville, le bel *hôtel de ville,* avec une façade ornée d'un médaillon de Roger Williams (belle vue de la tour). En face, un *monument des Guerriers,* et à l'autre extrémité de l'Exchange Place, une *statue du général Burnside* (1824-1881), par Launt Thompson. WESTMINSTER STREET, la principale artère du commerce, court d'ici au S.-O.; une *Arcade*, longue de 68 m., la relie à Weybosset Str. Non loin au N. de la gare, l'*HÔTEL DU GOUVERNEMENT *(State House),* achevé en 1903. C'est un grand édifice en marbre de Géorgie et en granit blanc, dans le style de la Renaissance. On remarque encore dans ce quartier la *Poste*, la *cathédrale catholique* et l'*hôpital de Rhode Island.* Entre les rues dites Washington, Greene et Fountain Strs., la *bibliothèque publique* (106000 vol.), ouverte en 1898.

La partie la plus intéressante de la ville est située du côté E. du Providence River, qu'un pont franchit près de la gare. Immédiatement au delà de ce pont, au coin des College et Benefit Strs., s'élève le *palais de Justice* (County Court House); à côté, l'*Athenaeum*, avec une bibliothèque de 64000 vol., quelques portraits (entre autres, un de Reynolds) et un petit tableau sur ivoire (les Heures) de Malbone. L'*école de dessin* (Rhode Island School of Design), agrandie en 1903 d'une annexe (le Metialf Memorial Hall) dans Benefit Str., comprend aussi une section pour l'industrie textile.

5 min. plus à l'E., en amont (funiculaire par College Str.), dans un parc ombragé de vieux ormes, la BROWN UNIVERSITY, fondée en 1764 (990 étudiants). L'*University Hall*, la partie la plus ancienne, date de 1770. Sur le Tip-Top Hill, l'*observatoire* (Ladd Observatory). Au N., au coin des Waterman et Prospect Strs., la *bibliothèque de l'Université* (140000 vol.); à côté, la *Société historique de Rhode Island.* Au S. du Wilson Hall, la *John Carter Brown Library*, bibliothèque très riche en ouvrages sur l'histoire de l'Amérique. Le grand *Rockefeller Hall* est le local de la Brown Union. Non loin, dans Meeting Str., le *Brown Women's College* (200 étudiantes). — La *Prospect Hill Terrace*, près de l'Université, offre une belle *vue sur la ville.

Providence possède encore quelques vieilles maisons intéressantes du XVIIIe s. pour la plupart. A l'extrémité S. de la ville, le *Roger Williams Park,* avec une statue de Roger Williams, fondateur de la ville (p. 77), par Franklin Simmons (1877). Au bord du Seekonk River, près de l'extrémité E. de Power Str., le *State* ou *What Cheer Rock,* entouré d'une grille, marque la place où Roger Williams débarqua pour la première fois.

Les buts d'excursions les plus intéressants aux environs de Providence

sont les suivants: *Cranston*, 6 kil. 1/2 au S.-O., avec le Narragansett Trotting Park (champ de course de trotteurs); *Silver Spring*, *Pawtuxet*, *Crescent Point*, *Rocky Point* et autres endroits sur les bords de la Narragansett Bay. Sur sa rive E., à 22 kil. 1/2 au S.-E. de Providence, se trouve **Bristol** (hôt.: *Belvedere*, $ 3), ville de 6901 hab., avec beaucoup de vieilles maisons et de fabriques d'articles de caoutchouc. La «Columbia», la «Reliance» et d'autres yachts ont été construits dans le chantier Herreshoff de cette ville. *Mount Hope*, dans le voisinage, a été la résidence de Philippe, roi des Indiens (p. 77). — On recommande beaucoup de descendre en bateau la **Narragansett Bay* jusqu'à Newport (aller et retour, 75 c.; v. p. 85). — Bateau à vapeur pour New York ($ 3 à 3 1/4), v. p. 80.

De Providence à Worcester: 43 M. 1/2, chemin de fer en 1 h. 1/4 à 1 h. 3/4. La ligne remonte la jolie vallée du *Blackstone*, où il y a beaucoup d'établissements industriels. 7 M. *Lonsdale*; à dr., le monument de William Blaxton (p. 90). — 16 M. *Woonsocket* (28200 hab.). — 43 M. 1/2, *Worcester*, v. p. 74.

De Providence à Boston, le train court sur les rails de l'Old Colony Division du N. Y. N. H. & H. R. R. 193 M. *Pawtucket*, ville de 39231 hab., avec de grandes fabriques de ficelle et d'autres manufactures, où Samuel Slater introduisit, en 1790, l'industrie cotonnière aux Etats-Unis. La filature de Slater existe encore aujourd'hui. — 201 M. *Attleboro*, dans le Massachusetts, avec des fabriques d'objets d'or et d'argent; 208 M. *Mansfield.* — 215 M. *Sharon* (hôt.: The Sharon, $ 2 1/2); à env. 3 kil. de là, le *lac Massapoag* (Massapoag Hot., $ 3 à 4). — 218 M. 1/2, *Canton Junction*. 223 M. *Readville* (v. ci-dessous et la *carte*, p. 104/105), avec un champ de course renommé. On gravit de là le *Great Blue Hill* (198 m.), la plus haute cime des *Milton Hills* (p. 106); dans le haut, un observatoire (belle ue). Les Milton Hills font partie d'un territoire de réserve de l'Etat (17 kil. car. d'étendue). — 224 M. *Hyde Park.* Puis la ligne traverse les faubourgs de Boston dits *Jamaica Plain* et *Roxbury.*

231 M. *Boston* (South Union Station), v. p. 86.

C. Par Hartford et Willimantic.

228 M. Chemin de fer: N. Y. N. H. & H. R. R., en 6 h. Prix comme à la p. 69.

De New York à (110 M.) *Hartford,* v. R. 4 *A.* La ligne se détache à dr. de celle de Springfield (p. 73) et franchit le *Connecticut River.* 119 M. *Manchester.* 122 M. 1/2, *Vernon,* d'où un embranch. mène au N. à *Melrose* et à Springfield (p. 73). — 142 M. **Willimantic** (*buffet*; hôt.: *Plaza,* $ 2 à 2 1/2; *Hooker Ho.,* $ 2), ville manufacturière de 8973 hab., sur le fleuve du même nom, est le point de jonction du Central Vermont R. R. (v. p. 77). — 167 M. *Putnam,* où s'embranchent les lignes de Worcester (p. 74) et de Norwich (p. 81). — 175 M. *East Thompson;* embranch. sur *Webster* et sur *Southbridge.* On franchit la frontière du Massachusetts. 181 M. *Blackstone Junction.* — 193 M. *Woonsocket Junction*; 201 M. *Franklin;* 208 M. 1/2, *Walpole.* 219 M. *Readville* (v. ci-dessus et la *carte,* p. 104/105); ensuite on passe le *Charles River.* — 233 M. 1/2,

Dorchester, faubourg de Boston. On traverse la *South Bay.* — 225 M.$^1/_2$, *Dudley Street* (p. 87); 227 M. $^1/_4$, *South Boston.*

228 M. *Boston* (South Union Station), v. p. 86.

D En bateau à vapeur.

1. BATEAU À VAPEUR pour *Newport* et *Fall River*, en 10 à 12 h. (pier 19, North River, à l'extrémité de Warren Str.) et CHEMIN DE FER de là à *Boston*, en 1 h. 20 min. (prix $4; salon ou state-room, d'ordinaire à 2 lits, $1 à 5).

2. BATEAU À VAPEUR pour *Stonington*, en 8 à 10 h. (pier 40, North River) et CHEMIN DE FER de là à *Boston*, en 2 h. $^3/_4$ à 3 h. $^1/_4$ (mêmes prix que ci-dessus). Les passagers ne sont pas tenus de quitter leur salon avant 7 h. du matin.

3. BATEAU À VAPEUR («Norwich Line») pour *New London*, en 9 à 10 h. (pier 40, North River) et CHEMIN DE FER de là à *Boston*, en 3 h. à 4 h. $^1/_4$ (mêmes prix que ci-dessus).

4. BATEAU À VAPEUR pour *Providence*, en 10 à 12 h. (pier 18, North River; en été seulement) et CHEMIN DE FER de là à *Boston*, en 1 h. $^1/_4$ (prix $4).

Les bateaux à vap. de toutes ces lignes ont une organisation élégante, avec de bons restaurants, etc.; les plus grands et les plus somptueux sont ceux de la Fall River Line («Priscilla», «Plymouth», «Puritan» et «Pilgrim»; v. p. 7). Ils font tous le trajet de nuit (départ à 5 ou 6 h. du s.), par le Long Island Sound. Les bateaux de chaque ligne marchent directement sur leur station terminus sans mouiller en route. Le prix de la cabine est compris dans celui du trajet de tous les bateaux de nuit, mais les salons se paient à part. En hiver, réduction de 25% sur les prix du trajet. Les trains en correspondance atteignent Boston vers 6 à 9 h. du m. Les heures de départ en sens inverse sont semblables.

5. BATEAU À VAPEUR pour *Boston* directement («Joy Line»; pier 35, East River), une fois par sem. en 26 h. Départ de New York le sam. à 6 du s.; de Boston (Atlas Stores) le mercr. à 5 du s. Prix, $3, avec la cabine; salon, $1 à 2; chaque repas, 50 c. Des bateaux de cette ligne vont aussi tous les j. de New York à *Providence* en 14 h., pour $2. De là à Boston, en chemin de fer, v. ci-dessus.

Les bateaux de toutes les lignes (sauf le n° 5) descendent le North River, contournent la *Battery* (p. 27; à dr. les îles dites *Ellis, Liberty* et *Governor's Islands*, p. 3), se dirigent ensuite au N. dans l'*East River* (p. 26) et passent sous le *pont de Brooklyn* (p. 33). En amont, à dr., s'ouvre la *Wallabout Bay* avec le *chantier de marine* (p. 64). On aperçoit à dr. et à g. les fondements des culées du nouveau *pont de Manhattan* (p. 33). Le bateau passe plus loin sous le *pont de Williamsburg* (p. 33), entre *Blackwell's Island* (p. 60; nouveau pont en construction, v. p. 34) et *Long Island-City* (p. 66), puis il traverse la passe de *Hell Gate* (p. 60), avec les îles dites *Ward's Island* et *Randall's Island* (p. 60) à g.

Le bateau tourne à l'E. et se trouve dans une sorte de lac, un élargissement de l'East River (v. la *carte*, p. 60/61); puis il passe aux îles: *Berrian's Island*, les *North* et *South Brothers* (Frères) et *Riker's Island.* A dr. s'ouvre la baie dite *Flushing Bay,* avec la ville de *Flushing* (p. 67). L'East River se rétrécit de nouveau; à g., le *Throgg's Neck,* une langue de terre, avec le fort Schuyler. Le bateau pénètre dans le **Long Island Sound,** détroit long de 160 kil. sur 5 à 40 kil. de

large, qui s'étend au N.-E. entre *Long Island* (p. 67) à dr. et les côtes des Etats de New York et de Connecticut à g. La baie dite *Little Neck Bay,* à dr., est renommée pour ses moules (clams). Le continent est masqué par des îles; ce sont entre autres: *City Island, Hart's Island* (avec le cimetière des pauvres de New York) et *Hunter's Island. Glen Island,* près de la *Nouvelle Rochelle* (p. 69), avec de beaux parcs, un jardin zoologique et des brasseries, est un but favori d'excursions de New York. Sur le cap *Sand's Point,* à dr., un phare (feu blanc, fixe). Sur le continent, on aperçoit plus loin *Greenwich* (p. 69), *Norwalk* (p. 70), *Bridgeport* (p. 70), *New Haven* (p. 70) et *Saybrook* (p. 76), à l'embouchure du Connecticut River. On passe aux phares suivants: à g. *Captain's Island* (feu blanc, fixe), *Stratford Lightship* (feu blanc, scintillant), *Falkner's Island* (feu blanc, tournant) et *Cornfield Lightship* (feu rouge, fixe); à dr. *Eaton's Neck* (feu blanc, fixe), *Plum Island* (feu blanc, tournant), et *Little Gull Island* (feu blanc, fixe), à env. 7 h. de New York. Le BATEAU DE NORWICH se dirige maintenant vers la côte, entre dans la *Thames* et jette l'ancre à *New London* (p. 76).

DE NEW LONDON À BOSTON, 108 M., chemin de fer en 4 à 5 h. La ligne suit la rive dr. de la Thames; vue à dr. — 8 M. *Mohegan* (pron. mohîganne), avec quelques Indiens métis, qui représentent auj. les «derniers des Mohicans».

13 M. **Norwich** (pron. norritch; hôt.: *Wauregan Ho.*, $ 2 à 2 1/2; *Buckingham*, $ 2), ville manufacturière et florissante de 17 251 hab. dans un site riant, entre le *Yantic* et le *Shetucket*, dont la réunion forme ici la Thames, qui y devient navigable. Il y a entre autres édifices remarquables: le *palais de Justice*, la *Free Academy* et la *cathédrale de St-Patrick*. Le *Slater Memorial Museum* contient une collection de moulages et de photographies, une bibliothèque, etc. L'anc. *cimetière indien*, Sachem Str., a été de temps immémorial le lieu de sépulture des Mohicans, connus par le roman de Cooper: «Le dernier des mohicans» (1826), et contient un obélisque érigé à la mémoire d'Uncas (m. 1683), leur célèbre chef. Sur le *Sachem's Plain* (plaine du Sachem), près de *Greenville*, à env. 3 kil. de Norwich, un autre monument désigne le lieu, où Uncas fit prisonnier et mit à mort, en 1643, Miantonomoh, sachem (pron. sétchemme) des Narragansetts. — Bateaux à vapeur de Norwich à New York (2 fois par sem.), à Watch Hill (p. 77), à Block Island (p 76), à Fisher's Island et à d'autres points.

Près de Norwich, la ligne se détache à dr. du Central Vermont R. R. pour Brattleboro (p. 77). 14 M. 1/2, *Greenville* (v. ci-dessus); 29 M. *Plainfield*, point de jonction de la Worcester Division du N. Y. N. H. & H. R. R. — 38 M. *Danielson;* à env. 6 kil. à l'O., *Brooklyn*, patrie du général Putnam (p. 169). — 47 M. *Putnam* (p. 79), où notre ligne rejoint la ligne principale du N. Y. N. H. & H. R. R. — 108 M. *Boston* (p. 86).

Le BATEAU DE STONINGTON (Stonington Steamer) passe à l'embouchure de la Thames, continue en deçà du *Fisher's Island* et jette l'ancre à *Stonington* (v. p. 77), tandis que les BATEAUX POUR FALL RIVER et POUR PROVIDENCE prennent leur cours en dehors du Fisher's Island.

De Stonington à *Boston* (94 M., en 2 h. 3/4 à 3 h. 3/4), v. p. 77-79.

Le bateau quitte ensuite le Long Island Sound; au S., on aperçoit *Montauk Point* (p. 69). Le phare de *Watch Hill* (p. 77; feu blanc, fixe) apparaît à g., au delà du Fisher's Island; *Block Island* (p. 76; feu blanc, fixe) reste à dr. Le feu blanc tournar

du phare de *Point Judith*, à 5 M. au S. du Narragansett Pier (p. 77), apparaît d'abord en face à g.; quand le bateau contourne la langue de terre, le ressac de l'Océan Atlantique se fait parfois sentir. Laissant à g. *Narragansett Pier* (p. 77), le bateau prend à dr. du *Beaver Tail Light* (feu blanc, fixe) dans l'île dite *Conanicut Island*, passe entre *Goat Island* (avec le *Fort Walcott*, à g.) et le continent (*Fort Adams*, à dr., p. 84) et entre dans le port de Newport.

Newport. — Hôtels (omnibus, 50 c.): *New Cliffs Hotel*, avec vue sur la mer, dep. $ 5; *Aquidneck House*, Pelham Str., $ 4; *Sea View*, Sea View Av., dep. $ 4; *Perry House*, fréquenté par des négociants, $ 2½ à 3½. Les hôtels de Newport ne sont pas à la hauteur de ceux des autres grandes villes de bains de mer et les étrangers de distinction logent pour la plupart dans les «cottages» (v. ci-dessous), ou dans des pensions *(Boarding Houses)*, telles que: *Muenchinger King & Hill Top Cottage* (aristocrat.; dep. $ 5 par jour), *Faisneau* et *Robbinson's*. — Restaur.: *Gunther*, Bath Road, 3.

Des **tramways électriques** mènent du quai dit Commercial Wharf et du Broadway à Easton's Beach (5 c.), en passant non loin du Washington Sq., ainsi qu'au Morton Park et à «One Mile Corner» (correspondance avec la ligne de Stone Bridge et de Fall River). — Des *breaks publics* (brakes ou barges) vont du Washington Sq. (ainsi que de la gare et des débarcadères des bateaux à vap.) à *Bailey's Beach* (10 c.), par la Bellevue Av., et font de Bailey's Beach le tour de l'*Ocean Drive* (50 c.). — *Fiacres* (hacks), 1 h., env. $ 1 (faire prix); tour de l'Ocean Drive, pour 1 à 4 pers., $ 3 à 5; du débarcadère ou de la gare aux hôtels, pour 1 à 2 pers., 50 c.

Poste, au coin des Thames et Franklin Strs., près du Commercial Wharf.

Bains, à *First* ou à *Easton's Beach* (cabine et costume de bain, 25 c.). Le costume complet est de rigueur. On se baigne généralement de 11 h. à midi.

Des **bateaux à vapeur** partent fréquemment pour *Block Island*, *Conanicut Island*, *Narragansett Pier*, *Providence*, *Wickford*, etc. Départ du Commercial Wharf; pour New York ($ 3), de l'Old Colony Wharf. — **Gare** (pour Boston, etc.), West Marlborough Str., au-dessous de Washington Sq. Autre route pour Boston et pour New York: en bateau à vapeur jusqu'à *Wickford*, et de là en chemin de fer par *Wickford Junction* (p. 77) et la *Shore Line* (p. 76).

Casino (v. p. 83), Bellevue Avenue. Concerts de 11 h. à 1 h. 30 (50 c.) et le dim. de 8 h. à 10 h. du s. (25 c.); musique et bal, les lundi et vendr. de 9 h. 30 à 11 h. 30 du s. ($ 1); entrée à d'autres moments, 25 c. — A la *fête du port* (Harbor Fête), qui a lieu parfois en août, il y a illumination, etc.

Si l'on ne peut consacrer à Newport qu'une journée: aller à *First Beach* (p. 83) par le *Touro Park* et l'*Old Mill*, et de First Beach à *Bailey's Beach* (p. 84) par le *Cliff Walk* et faire ensuite en voit. le tour de l'*Ocean Drive* ou du *Ten Mile Drive* (p. 84). Le *Purgatory* (p. 84), les *Hanging Rocks* (p. 84) et le *Second Beach* (p. 84) méritent aussi une visite.

Newport, la «reine des villes américaines de bains de mer» (22 000 hab.), est située à l'extrémité S.-O. de *Rhode Island* (v. p. 85) sur un plateau bas, qui s'élève du beau port à l'E. de la baie dite *Narragansett Bay*. Les baigneurs, qui affluent ici en été (de juin à sept.) de toutes les parties des Etats-Unis, logent pour la plupart dans de somptueuses maisons de campagne, dites «cottages». Il est de bon ton d'avoir une villa à Newport et de passer la fin de l'été dans les Berkshire Hills (p. 161). La partie la plus ancienne de la ville entoure le port, tandis que les quartiers neufs et fashionables, situés plus haut et plus en retraite, s'étendent jusqu'à la côte E. de l'île qui est étroite. Les bains de mer de Newport sont

surtout renommés pour leur climat doux et régulier, mais leurs beaux environs et la côte escarpée et bordée d'écueils méritent aussi une visite.

Newport a été fondée en 1639 par William Coddington et d'autres dissidents (dissenters) de l'église puritaine du Massachusetts; elle comptait env. 4640 hab. en 1730. En 1770, Newport était une place de commerce qui ne le cédait qu'à Boston, toutefois elle eut beaucoup à souffrir pendant la Révolution et ne reprit jamais son ancienne importance commerciale, de sorte qu'en 1870 elle ne comptait pas plus d'habitants qu'en 1770. C'est ici que le 11 juillet 1780 débarquèrent Rochambeau et ses 6000 soldats (p. LVII) amenés par la flotte de l'amiral de Ternay. Ce dernier, mort pendant la guerre d'Indépendance, fut inhumé dans cette ville dans l'église de la Trinité, Church Str. Un monument va lui être érigé dans le King Park.

Au centre de la vieille ville de Newport se trouve WASHINGTON SQUARE ou la PARADE, à peu de minutes de la gare et du débarcadère, avec le *palais de l'Etat* (State House), construit de 1758 à 1743 (à l'intérieur, un portrait de Washington, par Stuart), l'*hôtel de ville,* une *statue du commodore O. H. Perry* (1785-1819), le héros du lac Erie (p. 309), la *Perry Mansion* et l'*église catholique.* Touro Str. mène à l'E. du square à la *synagogue,* à la *société historique de Newport* (souvenirs historiques, visibles de 10 h. à 4h.) et au (5 min.) *cimetière israélite,* où commence à dr. la BELLEVUE AVENUE, la principale promenade de Newport. A dr., le *cabinet de lecture* (Newport Reading Room); un peu plus loin à g., la *Redwood Library* (1748), dans un édifice d'ordre dorique, avec 40000 vol. et quelques œuvres d'art (ouverte de 12 h. à 2 h.). A peu près en face d'une beau hêtre, situé au coin de la Bellevue Av. et de Redwood Str., se trouve l'entrée du **Touro Park,** offert à la ville par le millionnaire juif Judah Touro (1775-1854). Ce parc renferme la tour dite *Round Tower* ou *Old Stone Mill,* enguirlandée de lierre et attribuée d'abord aux Normands (v. p. LIII), mais construite sans doute au XVIIe s. par le gouverneur Arnold, ainsi que les statues de *M. C. Perry* (1794-1858) et de *W. E. Channing* (p. 91; érigée en 1893). Du côté S. du parc, l'église dite *Channing Memorial Church.*

Quelque cent pas plus loin, le *Bath Road* (tramway électrique) se détache à g. de la Bellevue Av. et mène en 10 min. à la First Beach.

La Bellevue Avenue passe plus loin au *Casino* (à g.), édifice long, mais bas, avec un club (il faut être introduit par un membre), théâtre, etc. (pour les concerts, v. p. 69). C'est ici qu'ont lieu en août les concours de lawn-tennis de toutes les parties des Etats-Unis. L'avenue conduit ensuite entre une série de villas magnifiques, où le *Berwind House* (à dr., au coin de Dixon Str.) et un édifice de marbre blanc (à g. env. 1/4 d'h. plus loin) d'abord à W. K. Vanderbilt et auj. à *Mrs. O. H. P. Belmont* frappent surtout les regards, puis elle tourne à dr. et aboutit à *Bailey's Beach* (v. ci-dessous).

First ou **Easton's Beach,** la plage principale, formée d'une bande plate de sable uni, longue de plus de 1 kil., est une station de bains des meilleures et des plus sûres de la côte atlantique. Outre les établissements de bains (p. 82), il y a un beau pavillon avec restaur. et des bains chauds et froids. Derrière la plage se trouve *Easton's Pond* (étang d'Easton); à l'extrémité supérieure (E.), un certain

nombre de cottages. *Easton's Point*, promontoire qui termine la plage à l'E., offre une excellente vue de Newport.

Un chemin de voit. contournant Easton Point mène de là en 15 ou 20 min. au ***Purgatory**, remarquable fissure de rocher longue de 45 m., large de 2 à 4 m. et profonde de 15 m., à laquelle se rattachent différentes légendes. Immédiatement derrière, la seconde plage dite *Sachuest* ou *Second Beach*, où le ressac est splendide. Au N. de Sachuest Beach, le *Paradise Valley* (vallée du Paradis), avec les *Paradise Rocks* et les *Hanging Rocks*, rochers pittoresques, place favorite de l'évêque Berkeley (1684—1753), où il composa entre autres ces vers souvent cités: «La course pour l'empire du monde se poursuit vers l'ouest; — Les quatre premiers actes sont déjà passés; — Un cinquième finira le drame avec le dernier jour. — Le plus noble produit du temps est le dernier». — Berkeley demeurait à *Whitehall*, dans la Berkeley Av., au N. de la Paradise Road, non loin de cet endroit (on peut visiter; petit pourb.). — Si l'on est venu en voiture jusqu'ici (la route passe non loin de la plage), on peut continuer par l'*Indian Avenue* jusqu'à *Boothden* (où était le cottage d'Edwin Booth, l'acteur, p. 20).

A l'extrémité O. de l'Easton Beach commence le ***Cliff Walk**, promenade longue de plus de 5 kil. qui mène au S. en côtoyant la plage, avec l'Océan d'un côté, et de l'autre, les pelouses de gazon velouté des plus beaux «cottages». Il n'y a pas de grille entre la promenade et les jardins des cottages, parmi lesquels on remarque surtout les splendides villas: *Twombly-Lorillard-Wolfe, Cornelius Vanderbilt, W. K. Vanderbilt* et *F. W. Vanderbilt*. Près de la Narragansett Av. qui se détache à dr., les «*Forty Steps*» descendent à la plage; à leur extrémité supérieure, il y a une plate-forme avec une *vue splendide à l'E. sur Easton's Point, Sachuest Point et jusqu'à West Island au loin; en bas, à dr., les *Ellison's Rocks*. Au delà de *Sheep Point* le chemin s'abaisse, passe à *Rough Point* (à g.), croise la route dite *Ledge Road* menant de la Bellevue Av. au *Land's End*, franchit la hauteur, et descend à **Bailey's Beach**, petite baie avec une longue série d'établissements de bains, préférée par le monde fashionable des cottages.

De Bailey's Beach, on peut prendre un des breaks publics (v. p. 82) et rentrer en ville par la Bellevue Av., ou bien l'on visite l'***Ocean Drive**, splendide promenade longue d'env. 16 kil., qui contourne la côte S. de la presqu'île et offre de magnifiques échappées (2 h. à 2 h. $^1/_2$; v. p. 82). L'*Ocean Avenue*, qui forme la première partie de l'Ocean Drive, part de la Bellevue Av. et mène à l'O. en passant à Bailey's Beach. A g. le *Spouting Rock*, sur le bras O. de la plage, où l'eau pénétrant par une coupure de rocher atteint parfois par le gros temps une hauteur de 9 à 12 m. Près de *Lily Pond* (à dr.), la route tourne à g. (S.). Au delà de la baie, on aperçoit à g. *Gooseberry Island*, avec la maison du *Newport Fishing Club* (club de pêche). Un pont franchit une petite baie et de l'autre côté se trouve à g. la *U. S. Life-Saving Station* (station de sauvetage), sur la langue de terre dite *Price's Neck*. Près de *Brenton's Point* (*vue), la route tourne à dr. et passe au N. à *Castle Hill*, où est la villa d'Alex. Agassiz (p. 103), le naturaliste. On continue par la *Harrison*

Avenue ou le *Fort Road*, en passant (à g.) au *Fort Adams* et au phare du *Lime Rock*, et l'on revient enfin à la Parade (p. 83) par *Thames Street*.

Rhode Island, l'*Aquidneck* («île à l'embouchure de la baie») des Indiens, leur a été achetée en 1639; elle est longue d'env. 24 kil., large de 5 à 6 kil. 1/2 et comptait 26000 hab. en 1900. Son nom, qu'on croyait autrefois être dû à sa soi-disant ressemblance avec l'île de Rhodes, semble être plutôt une traduction de l'indien: «l'île sur la baie (roads)». Il s'est étendu à tout l'Etat, dont une partie beaucoup plus grande se trouve sur le continent (l'Etat porte le nom officiel de: «Rhode Island and Providence Plantations»). L'île est fertile, bien cultivée et riche en sites pittoresques. Un pont de chemin de fer et un autre pour la route la relient au continent.

Au départ de Newport, le BATEAU DE FALL RIVER (Fall River Steamer) passe entre les îles dites *Prudence Island* et Rhode Island et pénètre dans la *Mount Hope Bay*, à l'angle N.-E. de la Narragansett Bay. Sur la presqu'île à g. se trouve *Bristol* (p. 79). On atteint en 1 h. **Fall River** (hôt.: *Mellen Ho.*, \$2 1/2 à 5; *Wilbur House*, \$2), ville de 104863 hab., située à dr. La rivière du même nom a sa source à peu de distance à l'E.; elle a une pente de plus de 42 m. sur 1 kil. de longueur à peine et fournit une puissante force hydraulique aux filatures de coton, qui donnent à la ville son importance. Fall River possède une *école textile* (Bradford Durfee Textil School), ouverte en 1904. La valeur des produits manufacturés de cette ville s'élevait en 1900 à \$ 43071530 (dont les 4/5 de cotonnades).

DE FALL RIVER À BOSTON, 51 M., chemin de fer en 1 h. 20 min. à 1 h. 3/4. — La ligne côtoie la rive E. de la Mount Hope Bay, qu'elle franchit ensuite. 6 M. *Somerset*. — 13 M. *Taunton* (City Hotel, \$2 1/2 à 3), ville manufacturière de 31036 hab., tête de ligne de plusieurs chemins de fer locaux. — 32 M. *Stoughton Junction*; 40 M. *South Braintree* (pour Plymouth, v. p. 106); 41 M. *Braintree;* dans le voisinage, *Brookdale Farm*, avec un établissement pour l'élève des chiens au New England Kennel Club. — 43 M. *Quincy* (pron. qouinnesi; v. la *carte*, p. 104/105; *Hancock Hot.*, \$2), localité florissante (23899 hab. en 1900), berceau des familles Adams et Quincy. Le *Quincy House*, datant en partie de 1636, doit être organisé en musée de souvenirs de l'époque coloniale et de la Révolution. Une voie ferrée, longue d'env. 6 kil., établie ici en 1826 et desservant une carrière, a été le premier chemin de fer construit aux Etats-Unis. — 45 M. 1/2, *Atlantic;* la ligne franchit ensuite le *Neponset River* et différents bras du port de Boston, traverse *Dorchester* et *South Boston*, passe au *Fort Point Channel* et aboutit à la gare dite Southern Union Station, à (51 M.) *Boston*. — Des trains, qui rejoignent à *South Braintree* la ligne mentionnée ci-dessus, vont aussi de Fall River à (54 M.) Boston, par (20 M.) *Middleboro* et (27 M.) *Bridgewater*. — Les trains-express en correspondance avec les bateaux à vapeur se détachent de la ligne mentionnée ci-dessus à Taunton (v. ci-dessus) et se dirigent sur Boston par *Mansfield* (p. 79).

De Fall River à *New Bedford* (p. 109): 14 M., chemin de fer en 35 min.

Le BATEAU DE PROVIDENCE (Providence Steamer) entre dans la Narragansett Bay, passe à g. du *Beaver Tail Light* et à *Conanicut Island* (v. p. 82), contourne la langue de terre dite *Warwick Neck*, et marche sur *Providence* (p. 77), par la belle *Narragansett Bay*, qui rappelle les fjords. Chemin de fer de Providence à *Boston* (45 M.. en 1 h. 1/4), v. p. 79.

5. Boston et ses environs†.

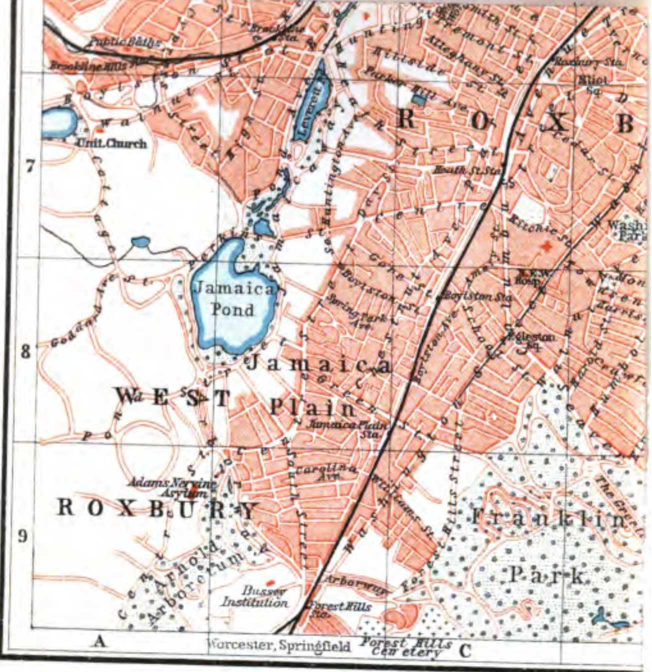
Gares (qui ont toutes des buffets): 1. *South Union Station* (pl. II, D 3-4), entre l'Atlantic Av., les Summer et Beach Strs. et le port, est une gare gigantesque (longue de 246 m. sur 213 m. de large; la plus grande ouverture de la voûte du toit est de 69 m.). Achevée en 1898, elle a coûté 14 millions de doll. Il y a 28 voies ferrées pour les lignes dites New York, New Haven & Hartford et Boston & Albany R. R., et au-dessous, encore quatre voies ferrées, auj. inutilisées, pour les trains de banlieue. — 2. *North Union Station* (pl. II, B 2), Causeway Str., avec une façade de 113 m. de long, pour les chemins de fer du Boston & Maine R. R. Chemin de fer électr. élevé entre ces deux premières gares, v. p. 87/88. — 3. *Back Bay Station* (pl. II, B 5), Buckingham Str., gare secondaire pour les trains de la South Union Station. — 4. *Boston, Revere Beach & Lynn Railroad Depot* (pl. II, D 3), Atlantic Av. — Dans chaque gare, on trouve des agents de l'Armstrong Transfer Co. (p. xxviii) qui s'occupent des bagages.

Hôtels. **Touraine* (pl. II, t, C 4), au coin des Tremont et Boylston Strs. (assez bruyantes), grande maison splendidement meublée et décorée à l'intérieur dans le style du château de Blois; avec une jolie bibliothèque de 4000 vol.; téléphone dans chaque chambre; ch. dep. $ 2, sans bain ou $ 3 av. bain; rep. à la carte; — **Somerset* (pl. II, y, A 6), Commonwealth Av., av. vue sur les «Fens», bel hôtel avec de grandes salles de concerts et de bal; ch. dep. $ 2; **Vendôme* (pl. II, a, B 5), au coin de Commonwealth Av. et de Dartmouth Str., dep. $ 5; **Brunswick* (pl. II, b, B 5), au coin des Boylston et Clarendon Strs., dep. $ 5, ch. dep. $ 2; **Victoria* (pl. II, c, B 5), au coin des Dartmouth et Newbury Strs., ch. dep. $ 1; *Lenox* (pl. II, w, B 5), Boylston Str., près de la bibliothèque publique, ch. dep. $ $1^{1}/_{2}$; *Berkeley* (pl. II, g, B 5), au coin des Boylston et Berkeley Strs.; *Copley Square Hotel* (pl. k, B 5), $ 4 à 7, ch. dep. $ $1^{1}/_{2}$; ces sept dans le quartier le plus agréable de la ville; — **Parker House* (pl. II, d, C 3), School Str., ch. dep. $ 1; **Young's* (pl. II, e, C 3), Court Str., à l'extrémité supérieure de State Str., ch. dep. $ $1^{1}/_{2}$; **Bellevue* (pl. II, m, C 3), Beacon Str., hôtel de famille, ch. dep. $ 1; *Essex* (pl. II, s, D 3), en face de South Union Station, ch. dep. $ $1^{1}/_{2}$; **United States* (pl. II, h, D 4), près de South Union Station, dep. $ $2^{1}/_{2}$, ch. dep. $ 1; *Thorndike* (pl. II, i, C 4), Boylston Str., en face du Public Garden, ch. dep. $ $1^{1}/_{2}$; *Revere House* (pl. II, l, C 3), Bowdoin Sq., ch. dep. $ 1; *American House* (pl. II, n, C 3), Hanover Sq., ch. dep. $ 1; *Quincy House* (pl. II, o, C 3), Brattle Str., $ 3 à 5, ch. dep. $ 1; *Langham* (pl. II, p, C 7), Washington Str., 1679, à son extrémité S., $ $2^{1}/_{2}$, ch. dep. $ 1; — *Commonwealth* (pl. II, x, C 3), Bowdoin Str., 86, près de l'hôtel de ville, ch. dep. $ 1; *Boston Tavern* (pl. II, r, C 3), ch. dep. $ 1; *Clark's*, Washington Str., 577, ch. dep. $ 1; *Crawford House*, Scollay Sq., ch. dep. $ 1; ces quatre de bonnes maisons fréquentées par les commerçants; — *Maverick*, Maverick Sq., 23, East Boston, ch. dep. $ 1; *Franklin Square House* (pl. II, v, C 6), pour dames seules, dep. $ $3^{1}/_{2}$, ch. dep. $ 1. — Le quartier appelé Back Bay District contient plusieurs hôtels de 1er ordre (p. ex. **Westminster*, à côté du musée) dont les appartements sont loués à long terme, mais qui acceptent aussi les voyageurs de passage. — **Pensions** *(Boarding Houses)*, bonnes et en grand nombre, surtout à Beacon Hill (Pinckney Str., Mt. Vernon Str., etc.) et dans Columbus Av. et autres rues du South End; prix, dep. $ 7 par sem. *Chambres meublées*, dep. $ 4 par sem. La «Women's Educational & Industrial Union», Boylston Str., 264, la «Young Women's Christian Association», Berkeley Str., 40, et l'Association chrétienne de Jeunes gens (p. 95) donnent des renseignements sur les pensions et les ch. meublées.

Restaurants. Dans les hôt.: **Touraine* (concert de 6 à 8 h. et de 10 h. à min.), **Somerset*, **Parker House*, **Young's*, *Thorndike*, *Victoria*, **United States* (dîn. 75 c.), *Bellevue* et dans la plupart des autres hôtels (v. ci-dessus); *Winter Place Hotel*, Winter Place (près de Winter Str.), bonne table; *Raths-*

---

† Dans les renvois aux plans de Boston dans le texte, pl. I désigne le plan d'ensemble et pl. II celui de la ville proprement dite.



Public Baths
Brookline Hills
Brookline Sta.
Huntington Ave.
Tremont St.
Alleghany St.
Hillside St.
Parker Hill Ave.
Roxbury Sta.
Eliot Sq.
R O X B
Leverett
Unit. Church
Boylston St.
Walnut St.
Heath St. Sta.
Centre St.
Ritchie St.
Washington Park
Perkins St.
So. Huntington Ave.
Jamaica Pond
N.E.W. Hosp.
Boylston Sta.
Spring Park Ave.
Egleston Sq.
Goddard Ave.
Jamaica Plain
WEST
Jamaica Plain Sta.
Carolina Ave.
Adams Nervine Asylum
ROXBURY
Franklin Park
Williams St.
Forest Hills St.
Arnold Arboretum
Bussey Institution
Arborway
Forest Hills Sta.
Worcester, Springfield
Forest Hills Cemetery
A
C
7
8
9



BOSTON
1 : 50.000
Feet
Metres
CHELSEA
Marine Hospital
Chelsea Bridge
Chelsea Creek
Winnisimmet Ferry to Chelsea
EAST BOSTON
Central Sq.
Atlantic Works
North Ferry
South Ferry
East Boston Tunnel
BOSTON HARBOR
Boston Revere Beach & Lynn R.R. Ferry
Elevator
SOUTH BOSTON
Harvard University
Common
Charles River
Chelsea St.
Central Ave.
Marginal St.
Broadway
Carney Hosp.
Perkins Inst.
Farragut
Marine Park
Pleasure B.
Portland
Sullivan Park

keller, dans l'American House (v. p. 86), élégant, dîn. $ 1¼; *Mieusset*, Washington Str., 836, dîn. 75 c.; *Marliave*, Bosworth Str., 11, dîn. 75 c., v. c.; *Vercelli*, Hayward Place, 10, à l'italienne; *Fëllner*, Washington Str.; *Frost et Dearborn*, Pearl Str., 8; **The Moulton*, Summer Str., 24; *McDonald*, Tremont Str., 132, fréquenté par les dames; *Boston Tavern* (v. p. 86), pour hommes seuls; **German Café*, dans le sous-sol de l'hôtel Touraine, beaucoup de monde après le théâtre; **Old Elm*, Bedford Str., 83, près de la gare du S., allem., bonne bière; *Marston's*, Brattle Str., 25; *Crosby*, School Str., 19; *Cook*, Avon Str., fréquenté pour le souper ($ 1 pour 2 pers.; concert) après le théâtre; *Bürgerbræu*, Hayward Pl., brasserie; *Hayward*, même place, dîn. 75 c.; *Lafayette*, même place, français, 2e déj. 35 c.; *Cafeteria* («Laboratory kitchen»), Bedford Str., 35, luncheon de 11 h. à 3 h.; **Thompson's Spa* (comptoir à lunch; v. p. 10), Washington Str., 219; *Mrs. Atkinson's Luncheon Rooms*, Washington Str., 233; *Luncheon Room* à la Women's Educational Union (v. p. 86); Restaurants de *R. H. White's* et de plusieurs autres grands magasins de nouveautés, préférés par les dames; *Vegetarian Restaurant*, Boylston Str., 555. — Glaces etc., chez *Huyler's*, Tremont Str., 146.

Bateaux à vapeur. De Boston à *Liverpool* (Cie. Cunard et Leyland d'East Boston, pl. II, E 1; White Star de Charlestown, pl. II, B 1), à *Gibraltar*, *Gênes* et autres ports de la Méditerranée (White Star et Cunard), à *Londres*, *Glasgow*, *Hull*, *Hambourg* (ligne de Hambourg-Amérique, 2 à 3 fois par sem.), *la Jamaïque* et autres îles des Indes Occidentales, *New York*, *Philadelphie*, *Baltimore*, *Savannah*, *Portland*, *Halifax*, *Yarmouth*, *St. John*, *Augusta*, *Bangor*, *Mt. Desert*, *Provincetown*, *Plymouth*, *Isles of Shoals*, *Nahant* (du Battery Wharf; pl. II, C 1), *Revere Beach*, *Gloucester*, etc. (embarcadères du côté O. du port) et du Rowe's Wharf (pl. II, D 2) à *Nantasket Beach*, à *Hull*, à *Hingham* et à d'autres points du port de Boston. — **Bateaux-bacs** pour *Chelsea* (5 c.) et *East Boston* (2 c; v. pl. I).

Tramways électriques sur rue et souterrains, chemin de fer élevé. Presque toutes des lignes sont exploitées par la *Boston Elevated Railway Co.* et communiquent entre elles par des correspondances directes avec changements de voit. Prix uniforme, aussi pour les billets de correspondance (transfer tickets), 5 c. Tout le système comprend: env. 8 M. de chemin de fer élevé, 5 à 6 M. de voie souterraine et 195 M. de tramway sur rue. Il y a 3377 wagons et 8000 employés. En 1903, le nombre des voyageurs s'est élevé à 233 563 578.

a. Tramways sur rue (*Street* ou *Surface Cars*). Principaux points de départ et d'arrêt pour les correspondance: *Adams Sq.* (pl. II, C 3), *Scollay Sq.* (pl. II, C 3), *Bowdoin Sq.* (pl. II, B C 3), *North Union* et *South Union Stations* (pl. II, B 2; D 3, 4) et *Copley Sq.* (pl. II, B 5). Principaux terminus de banlieue (v. plan I): *Arlington* (p. 106), *Brookline* (p. 105), *Cambridge* (p. 102), *Dorchester* (p. 79), *Franklin Park* (p. 105), *Middlesex Fells* (p. 114), *Milton* (p. 106), *Mt. Auburn Cemetery* (p. 105) et *Waverly Oaks* (p. 106). Des voitures partent de Park Sq. (pl. II, C 4) pour *Worcester* (p. 74). Les voitures ne s'arrêtent qu'aux endroits désignés par des poteaux à raies blanches.

b. Tramways souterrains (*Subway Surface Cars*; v. p. 91). Le point de départ principal des lignes souterraines pour l'O., le N.-O. et le S.-O. de la ville est *Park Str.*, au coin E. du Common (pl. II, C 3). Les voitures sortent du tunnel au coin S-O. du jardin public (pl. II, C 4). On délivre des billets de correspondance (sans supplément) à Park Str. et à Boylston Str. Les voitures (sur rue) allant au N., partent du Scollay Sq. (pl. II, C 3). Le chem. de fer élevé passe aussi çà et là dans le tunnel de la ligne souterraine, v. ci-dessous.

c. Chemin de fer élevé (*Elevated Railway* ou «*El*»; les tronçons souterrains sont indiqués sur le pl. II par des lignes ponctuées) traversant la ville du *Sullivan Sq.* à *Charlestown* (pl. I, E 2) jusqu'à (8 kil.) *Dudley Str.* à *Roxbury* (pl. I, D 7). Il se bifurque autour du principal quartier des affaires (v. le pl. II). Les trains directs (de 3 ou 4 voitures) partent des *Thompson* (pl. II. A 1) et *City Sq.* (pl. II, B 1), traversent la rivière sur le *Warren Bridge* (pl. B 2), et passent dep. la *North Union Station* (pl. II, B 2), dans le tunnel du tramway souterrain (v. ci-dessus); plus loin, par

le *Haymarket Sq.* (pl. II, C 2), le *Scollay Sq.* (pl. II, C 3), *Park Str.* (pl. II, C 3), *Boylston Str.* (pl. II, C4) et *Pleasant Str.* (pl. II, C5), où ils sortent du tunnel pour suivre de nouveau le viaduc de la voie élevée au-dessus de *Dower Str.* (pl. II, D 5) et de *Northampton Str.* (pl. II, C 7) jusqu'à *Dudley Str.* (pl. I, D 7). Les autres trains (loop-trains) se détachent au N. de la ligne décrite ci-dessus à la North Union Station et suivent *Commercial Str.* et l'*Atlantic Av.* (pour les stat., v. le plan II) jusqu'à la *South Union Station* (pl. II, D 3-4; correspondance directe); puis ils continuent à dr. (O.) par *Beach Str.* (pl. II, D4), jusqu'à *Pleasant Str.*, d'où ils reviennent au Sullivan Sq. comme les trains directs (v. p. 87). En sens inverse les trains suivent la même route à partir de Dudley Str. Les conducteurs crient les noms des stations.

L'*East Boston Tunnel*, actuellement presque achevé, long d'env. 2 kil. 4 et destiné au tramway sur rue s'étendra du Scollay Sq. (pl. II, C3) à Maverick Str. à East Boston (pl. I, G 3), en passant sous State Str. et sous le port. Frais de construction, env. 3 millions de doll. Un autre tunnel pour les trains élevés doit être construit sous Washington Str., dep. l'Adams Sq. jusqu'au Broadway; quand ce tunnel sera achevé, celui de la Tremont Str. sera exclusivement réservé au tramway souterrain.

Les voitures électr. d'observation de la Cie. «*Seeing Boston*» (v. p. 15), commodes pour faire une COURSE D'ORIENTATION, partent de la salle d'attente, Park Square, 15 (pl. II, C4), en face de l'ancienne gare de Providence, tous les j. (même le dim.), à 10 h. d. m. et 2 h. de l'apr.-m. Prix 50 c. On traverse toute la ville, dep. Bunker Hill jusqu'à Back Bay, puis Cambridge, Brookline et d'autres faubourgs. Un guide donne des explications. — Une autre entreprise de ce genre est celle de *F. A. Waterman* (Hamilton Place, 10) dont les voitures partent de l'église de Park Str. à 9 h. 1/2 et à 2 h. 1/2 pour se rendre aux points intéressants de la ville (3 heures; 50 c.).

Fiacres. La ville est divisée en plusieurs zones pour les voit., avec des taxes très compliquées. Mais les courses simples dans la même zone ou dans une zone voisine coûtent pour 1 pers.: *hacks*, 50 c.; *herdics* et autres *cabs*, 25 c. De minuit à 6 h. du mat., le double. Transport gratuit des bagages. A l'*heure:* 1 h. (1 à 4 pers.) $ 1 à 1 1/2; à 2 chev. $ 1 1/2 à 2 1/2.

Lieux de divertissement, sports, etc.: *Tremont Theatre* (pl. II, C4); *Boston Theatre* (pl. II, C4), le plus grand de la Nouvelle-Angleterre; *Hollis Street Theatre* (pl. II, C4); *Columbia Theatre* (pl. II, 7, D5); *Park Theatre* (pl. II, C4); *Colonial Theatre* (pl. II, 27, C4); *Majestic* (pl. II, C4); *Castle Square Theater* (pl. II, C5), bonne troupe anglaise, comédies, opéras, etc., prix des places 25 ou 50 c.; *Grand Opera House* (pl. II, 11, D5), Washington Str.; *Bowdoin Square Theatre* (pl. II, 3, C3); *Keith's Theatre* (pl. II, C4), spectacles divers, sans pauses (prix, de 25 c. à $ 1 1/2); *Bijou* (pl. II, C4); *Dudley Street Opera House*, Dudley Str., 113; *Globe*, Washington Str., au coin de Beach Str.; *Hub Theatre*, Washington Str., au coin de Dover Str.; *Howard Athenaeum* (pl. II, C 3); *Palace Theatre* (pl. II, 16, C3); *Lyceum*, spectacles divers à prix modérés; *Boston Music Hall* (pl. II, C3), opérettes; *Turnhalle* (pl. II, C 5), Middlesex Str., 29; *Italian Theatre*, North Str.; *Children's Theatre*, Huntington Av., 30. — Les célèbres **Boston Symphony Concerts* ont lieu au *Symphony Hall* (p. 99; les vendr. après-midi et sam. soir en hiver). On donne d'autres bons concerts au même local (en été aussi des concerts populaires le soir avec des tables, où il est permis de fumer) et aux *Steinert Hall*, *Potter Hall* (p. 99), *Jordan Hall* (p. 99), *Chickering Hall* (p. 99), au *Tremont Theatre*, au *Tremont Temple* et au *Mechanics' Hall* (p. 99), local destiné aussi aux grands meetings. Des *concerts* à bas prix ont lieu le dimanche au Majestic Theatre (v. ci-dessus). Sociétés de musique: la *Händel & Haydn*, la *Harvard Musical Society*, l'*Orpheus*, l'*Apollo*, la *Cecilia*, etc. — Les conférences gratuites de l'*Institut Lowell* (billets sur demande adressée d'avance) ont lieu en hiver à l'*Institut technologique* (p. 95). — Des *expositions de beaux-arts* ont lieu régulièrement dans les salons du *Boston Art Club* (p. 98), Dartmouth Str., et à *Copley Hall*, près de Copley Sq. (pl. B5). — *Expositions de fleurs* au *Horticultural Hall* (p. 99). — La place de jeu de *baseball* (v. p. 19) de la *National League* est à la Walpole Str.

ys.

C3).
t du
is de
udley
le la
Sir.
ation
par
Sul-
ains
les

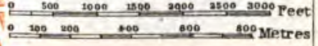
il. 4
l) à
ous
nel
lep.
de

15).
at-
vi-
rix
nis
es-
as
a
le

ec
e
es
rt
r.

l;
is
e
e


EAST BOSTON
CHARLESTOWN
CHARLES RIVER
BOSTON HARBOR
COPPS HILL
COMMON
State Prison
Navy Yard
Dry Dock
Wet Bas.
North End Park
North Union Sta.
South Union Station
Mass. General Hospital
Eye & Ear Inf.
Old Ladies' Home
Cambridge Bridge
Craigie's Br.
Warren Br.
Charlestown Br.
Commercial St.
Central Whf.
India Whf.
Rowe's Whf.
Lewis Whf.
Union Whf.
Lincoln's Whf.
Battery Whf.
Constitution Whf. (to Liverpool)
Cunard Whf. (to Liverpool)
Lombards Whf.
Boston Whf.
East Boston Tunnel
Ferry to Chelsea
to Philadelphia
to Gloucester
Grand Junction R.R. Co's Wharves
B.R.B. & L.R.R. Depot
Marginal St.
Elevator
Faneuil H.
State Ho.
Court Ho.
City H.
Gov. Build. & P.O.
Orpheum
Boston Th.
Bijou Th.
Park Th.
Tremont Th.
Somerset Club
Fort Hill Sq.
Bunker Hill Monument
Congress St.
Summer St.
Bridge Street
Albany, Portland
1. Advent Church B.4.
2. Boston Athenaeum C.3.
3. Bowdoin Sq. Theatre C.3.
4. Boys' Engl. & Latin Sch. C.6.
5. Chamber of Commerce D.2.
6. Christ Church C.2.
7. Columbia Theatre D.5.
8. Conservat. of Music B.7.
9. First Unit. Church B.5.
10. Girls' High & Latin Sch. C.6.
11. Grand Opera House D.5.
12. Homeopathic Hospit. D.7.
13. Immac. Concept. Ch. of D.7.
14. Mt Vernon Church A.6.
15. Old South Meeting H. C.3.
16. Palace Theatre C.3.
17. Pope Cycling Co. C.5.
18. Puritan Club B.4.
19. Racquet Club A.6.
20. Tavern Club C.4.
21. University Club A.5.
22. Youth's Comp. Build. C.5.
23. Symphony Hall B.7.
24. Horticultural Hall B.7.
25. Potter Hall (New Century Bldg.) B.6.
26. Chickering Hall B.6.7.
27. Colonial Theatre C.4.


BOSTON II
1:25,600
0 500 1000 1500 2000 2500 3000 Feet
0 100 200 400 600 800 Metres

(au S. de la ville); et près de là, à l'Huntington Av., se trouve celle de l'*American League*. — *Courses de chevaux* au *Country Club*, Clyde Park, et au *Mystic Park*.

Clubs: *Somerset* (pl. II, B4), Beacon Str., 42; *Algonquin* (pl. II, AB5), Commonwealth Av., 217; *St. Botolph* (pl. II, B5), Newbury Str., 2, avec des réunions le sam. s., dans le genre de celles du Century Club de New York (p. 20), et des expositions fréquentes; *Union* (pl. II, C3), Park Str.; *Temple* (pl. II, C4), Boylston Str., 74; *Puritan* (pl. II, 18, B4), au coin des Beacon et Spruce Strs.; *University* (p. 98); *Elysium*, Huntington Av., 218 (israélite); *Tavern Club* (pl. II, 20, C4), Boylston Str., 74; *Boston Art Club* (p. 98); *20th Century Club*, Ashburton Place, 2 (conférences hebdom. sur des questions sociales); *Boston Athletic Association* (p. 98); *Racquet & Tennis Club* (pl. II, 19, A6), Boylston Str.; *Mayflower Club* (club de dames), Park Str., 7A; *New England Women's Club* (club de dames), Huntington Av.; *Press Club*, Tremont Str., 156A; *Appalachian Mountain Club* (p. 146), Tremont Building (101); *Camera Club*, Bromfield Str., 50; etc. Les *Dining Clubs* (clubs de dîneurs: Saturday Club, Papyrus, etc.) sont une particularité caractéristique de Boston.

Agences de voyage (*Tourist Agents*, v. p. XXXIII): *Raymond & Whitcomb Co.*, Washington Str., 306; *Thos. Cook et Son*, Washington Str., 332.

Librairies: *Old Corner Book Store*, Bromfield Str., 27; *Clarke*, Park Str., au coin de Tremont Str.; *De Wolfe, Fiske et Cie*, Washington Str., 365; *Cupples et Schœnhof* (livres étrangers), Tremont Str., 128A (au 1er.).

Bibliographie. La meilleure description de Boston est celle de *M. A. de Wolfe Howe:* «Boston: the Place and the People» (1903; 10 sh. 6d.); puis, «Boston, a Guide Book» (1903) et «Walks and Rides about Boston» ($1.25), par *Edwin M. Bacon;* «Boston» («Historic Towns Series», 1891), par *Henry Cabot Lodge*, et «Old Landmarks and Historic Personages of Boston», par *S. A. Drake*.

Poste (*Post Office;* pl. C3), Devonshire Str., ouverte de 7 h. 30 du m. à 7 h. 30 du s., le dim. de 9 h. à 10 h. du m. (v. p. 77). *Succursales* (Branch Offices): Copley Sq. (pl. B5), Washington Str., au coin de Brookline Str. (pl. C6), etc.

Consuls: de France, M. *D.-B. Blanchard* (vice-cons.), State Str., 103; de Belgique, M. *E. S. Mansfield*, Court Str., 42; d'Italie, M. le comte *O. Gaetani di Castelmola;* d'Espagne, M. *P. Mackay d'Almeida* (vice-cons.), Hanover Str., 382; de Russie, M. *Ch. F. Wyman* (vice-cons.), Kilby Str., 27.

Boston (pron. bost'n), capitale du Massachusetts, la plus grande ville de la Nouvelle-Angleterre et l'une des plus vieilles et des plus intéressantes cités des Etats-Unis, est située au fond de la baie dite *Massachusetts Bay,* sur l'embouchure du *Charles River,* à env. 300 kil. au N.-E. de New York. La ville de Boston proprement dite occupe une presqu'île qui sépare le *Charles River* du bras de mer dit *Boston Harbor* (port de Boston), où elle a été primitivement fondée sur trois collines: *Beacon*, *Copp's* et *Fort,* actuellement presque nivelées. Le rayon de la ville comprend aussi: *East Boston,* dans l'île dite *Noddle's* ou *Maverick Island,* au N. du port; *South Boston,* qu'un bras de mer sépare de la vieille ville; *Charlestown,* sur la rive N. du Charles River; et les faubourgs dits *Brighton* (à l'O.), *Roxbury* (ou *Boston Highlands*), *West Roxbury* (avec *Jamaica Plain*) et *Dorchester* (au S.). Plusieurs ponts, jetés sur le Charles River, relient Boston à la ville de *Cambridge* (p. 102). La vieille ville, avec ses rues en partie étroites et tortueuses, a plutôt l'aspect d'une grande ville européenne que d'une «cité» américaine de création récente, tandis que les nouveaux quartiers, entre autres la *Back Bay,* formée en comblant les bas-fonds du Charles River, se distin-

guent par leurs places spacieuses et leurs beaux édifices. *Washington Street* et *Tremont Street* sont les principales artères du commerce, mais les plus belles maisons se trouvent dans les rues dites *Commonwealth Avenue* (p. 99), *Beacon Street* (p. 99), *Marlborough Str., Mount Vernon Str.* et *Bay State Road.* Beaucoup d'entre elles sont enguirlandées de vigne sauvage («Boston Ivy», Ampelopsis Veitchii). En 1900, Boston comptait 560892 hab. (dont 71441 Irlndaais cathol. et 10362 Allemands) et 594618 en 1903.

Histoire. La presqu'île qu'occupe Boston s'appelait en indien *Shawmut* (les «Eaux douces») et les premiers colons la nommèrent *Trimountains* ou *Tremont*, d'après les trois collines mentionnées ci-dessus. Le premier Anglais qui s'établit ici était un prêtre congedié, le *Rev. William Blackstone* (vers 1623); mais après l'arrivée des colons de Salem (p. 111) en 1630, il leur vendit ses droits en 1634 pour 30 *l.* et se retira dans la forêt. Les premiers colons appelèrent cet endroit *Boston*, en l'honneur de la ville anglaise, patrie de quelques-uns de leurs chefs, et le gouverneur *Winthrop* en fit la capitale de la colonie. La petite ville se développa assez rapidement et fut bientôt le centre d'un important commerce transatlantique; le premier embarcadère (wharf) fut construit en 1673. Vers le milieu du XVIIIe s., Boston était la ville la plus grande et la plus importante de l'Amérique, et avec sa population d'env. 25000 hab., elle éclipsait alors New York et Philadelphie. C'est à Boston que s'imprima en 1704 le premier journal américain (Boston News Letter). Centre de l'opposition contre l'Angleterre déjà dès le règne de Charles II, la ville fut le foyer de la guerre d'Indépendance. Le «massacre de Boston» (p. 93), où quelques pers. furent blessées ou tuées par des soldats anglais qu'elles avaient d'abord provoqués de toute façon, eut lieu le 5 mars 1770, et le «Boston Tea-Party», le 16 déc. 1773 (le peuple jeta alors à la mer le thé importé d'Angleterre malgré l'acte l'interdisant, v. p. 94; l'endroit est désigné par une plaque au coin de Pearl Str. et de l'Atlantic Av., où se trouvait alors le Griffin's Wharf, pl. II, D 3). Pendant la guerre d'Indépendance, des troupes britanniques occupèrent Boston, mais le 4 mars 1776 Washington franchit le Charles River, prit les *Dorchester Heights* (actuellement une partie de South Boston, p. 89), et força les Anglais à évacuer la ville (17 mars). Depuis la Révolution, la ville s'accrut constamment avec de courtes interruptions; en 1840 la population s'élevait à 93383 hab., en 1860 à 177840, en 1880 à 362839 et en 1890 à 448477. En 1872, le principal quartier des affaires fut ravagé par un incendie, qui causa un dommage de 70 millions de doll. En comblant les bas-fonds tout autour de la presqu'île, on a plus que doublé sa superficie qui mesure actuellement env. 110 kil. car.

La richesse sans autre mérite est peut-être moins appréciée à Boston que dans n'importe quelle autre ville américaine. Boston a été longtemps le premier centre littéraire des Etats-Unis et rivalise encore à cet égard avec New York. Boston a beaucoup contribué au développement de l'instruction et de l'éducation dans le pays; c'est pourquoi on l'appelle parfois l'«Athènes américaine». Parmi les auteurs qui vécurent à Boston, on cite entre autres célébrités: *Hawthorne*, *Emerson*, *Longfellow*, *Holmes*, *Lowell*, *Everett*, *Agassiz*, *Whittier*, *Motley*, *Bancroft*, *Prescott*, *Parkman*, *Ticknor*, *Channing*, *Theodore Parker*, *Henry James*, *T. B. Aldrich* et *Howells*. C'est aussi à Boston que naquirent *Benjamin Franklin* (né au no. 17 de Milk Str., dans un immeuble que remplace aujourd'hui une maison de commerce avec le buste de Franklin), *Daniel Webster* et *Charles Sumner*. L'*Atlantic Monthly*, revue mensuelle, paraît à Boston.

Commerce et industrie. Boston est après New York le port le plus considérable des Etats-Unis pour l'exportation aussi bien que pour l'importation. La valeur totale de la propriété a été évaluée en 1903 à $ 1220457323. Les capitaux de Boston ont largement contribué au développement de l'Ouest. Principaux articles de commerce: céréales, bestiaux, victuailles, chanvre, poissons, laines. sucre, peaux, produits chimi-

ques et houille. Le 31 juin 1903, à la fin de l'année fiscale, la valeur totale des exportations s'est élevée à $ 86555754, celle des importations à $ 78143151; la même année, 3333 navires (sans compter les bâtiments côtiers), jaugeant en tout 4698216 tonnes, ont mouillé dans son port. Les branches d'industrie de Boston sont considérables et des plus variées; en 1900, elles ont occupé 72142 ouvriers, et la valeur des produits manufacturés a été de $ 206081767. Principaux articles: cuir, souliers, bottes, quincaillerie, machines, sucre et cotonnade. Boston est le second marché du monde pour les laines et ne le cède qu'à Londres; on en expédie env. 1 million de balles par année.

***Boston Common** (pl. II, B C 3-4), un parc de 19 hect. au centre de la ville, a été réservé dès 1634 à sa destination actuelle et c'est l'orgueil des habitants. Il y a concert en été le dim. après midi. Le *monument des Guerriers*, érigé de 1871 à 1877 d'après un modèle de Martin Milmore, s'élève sur une éminence au centre du Common. L'étang contigu se nomme *Frog Pond*. Sur le Mall (mail), adjacent à Tremont Str., se voit un monument à la mémoire de *Crispus Attucks* et d'autres victimes du *massacre de Boston* (p. 90). Le Long Path est une allée qui traverse le parc du N.-O. au S.-E. de Joy Str. à Boylston Str. Au N., non loin de Park Str., la *fontaine Brewer*.

Du côté S. du Boston Common se trouve le *Central Burying Ground* (pl. II, C 4), cimetière qui date de 1756, avec les tombeaux du peintre Gilbert Stuart (1755-1828), du restaurateur Julien (m. 1805), auquel le «potage à la julienne» doit son nom, etc. — Au N. du Common, près de Tremont Str., le vieux cimetière dit ***Old Granary Burial Ground** (pl. II, C 3), où reposent plusieurs des anciens gouverneurs du Massachusetts, les parents de Benj. Franklin, les victimes du massacre de Boston (p. 90), *Samuel Adams* (1722-1803), un des fondateurs de l'autonomie de l'Amérique du Nord, *John Hancock* (1737-1793; p. 246), *Paul Revere* (1735-1818; p. 101), et beaucoup d'autres célébrités de Boston (billet d'entrée, à l'hôtel de ville).

Boston Common est borné au S.-O. par la rue dite Charles Str., au delà de laquelle le ***Public Garden** (pl. II, B C 4) s'étend sur une superficie d'env. 10 hect., avec une flore splendide au printemps et en été, une **statue équestre** de **Washington*, par Thomas Ball, des statues d'*Edward Everett* (1794-1865), par W. W. Story, et de *Sumner* (1811-1874), par Ball, et un groupe en mémoire de la *découverte de l'éther*, par Ward. Au milieu, un étang qu'animent des petits bateaux — A l'angle S.-O. du Public Garden, une *statue de W. E. Channing* (1780-1842), l'ecclésiastique, bronze par Herbert Adams. En face s'élève l'*Arlington Street Church*, église où Channing a été pasteur de 1803 à 1842. Les huit maisonnettes à l'extrémité E. du Common, sur le mail dit Tremont St. Mall, sont les entrées des stations souterraines des lignes électriques (v. p. 87). Le ***tunnel** (*Subway*, v. pl. II), construit de 1895 à 1898 pour env. $ 4165000 et dont la ventilation est excellente, commence au S. près de Pleasant Str. (pl. C 5) et s'étend au N. sur une longueur d'env. 2 kil. en passant sous Tremont Str. (avec une bifurcation pour le Public Garden sous Boylston Str.), Scollay Sq. (pl. C. 3) et Haymarket Sq. (pl. C 2) jusqu'à la Northern Union Station (pl. B 2). Pour le tunnel menant à East Boston, v. p. 88.

Non loin de l'angle N.-E. du Boston Common, sur la colline dite *Beacon Hill*, s'élève le ***palais de l'Etat** (*State House*; pl. II, C 3), édifice imposant, avec un portique à colonnade corinthienne et une coupole dorée haute de 46 m. et illuminée de nuit (on peut visiter en dehors des sessions du sénat; *vue). Devant la façade, sur la terrasse, les statues de *Daniel Webster* (1782-1852) et de *Horace Mann* (1796-1859), hommes d'Etat de la Nouvelle-Angleterre. L'édific

primitif, qui a bien conservé son aspect général dans Beacon Str., a été construit en 1795 sur les plans de *Charles Bulfinch*. Toutefois le bâtiment a été considérablement agrandi de 1853 à 1856 et surtout de 1889 à 1898. Ces nouvelles annexes en briques jaunes avec des encadrements de marbre blanc, des colonnes et des pilastres en grand nombre ne sont pas du meilleur goût.

INTÉRIEUR. On entre d'abord dans le *Doric Hall*, où il y a des statues du gouverneur Andrew, par Ball, et de Washington, par Chantrey. Au N. de là, le *grand escalier* en marbre violet (pavonazzo); sur le balcon, douze belles colonnes ioniques. Plus loin, du côté de Vermont Str., la **salle des Gloires* (Memorial Hall), achevée en 1900, avec les drapeaux que suivaient les régiments du Massachusetts dans la guerre de Sécession, des tableaux historiques par H. O. Walker et Edw. Simmons, une statue du général Bartlett par Dan. French (1904), etc. — La *salle du Sénat* (Senate Chamber), au troisième étage (côté S.), avec des colonnes doriques, renferme des bustes de Washington, Lincoln, Sumner, Franklin, Lafayette, etc. — La *salle de réception du Sénat* (Senate Reception Room), d'ordre ionique, renferme 22 portraits d'anc. gouverneurs. — La *chambre des Députés* (House of Representatives), du côté O., a une décoration en acajou blanc. En face du fauteuil présidentiel, entre deux colonnes, est suspendue une morue, symbole d'une des anciennes sources de la richesse publique. — Egalement du côté O., la *chambre du Conseil* (Council Chamber), d'ordre corinthien. — Dans l'aile N., la *bibliothèque* (State Library), avec 120000 vol., dont le principal est l'«History of the Plimouth Plantation», nommé d'ordinaire: «Log of the Mayflower» (Livre du loch de la Mayflower; v. p. 107), un manuscrit de W. Bradford (1589-1657), gouverneur de la colonie de Plymouth. — On montre, en outre, la *chambre du Gouverneur* et les *salles de lecture* du Sénat et de la Chambre des députés.

Dans les jardins, du côté E. des nouvelles parties du State House, une reproduction du *monument de Beacon*, érigé en 1790 en l'honneur de la Révolution et démoli en 1812; les plaques de bronze sont celles du monument primitif. Plus loin, une statue du général *Charles Devens*, par Olin Warner, et au coin de Beacon Str., une statue équestre du major *Joseph Hooker*, par D. C. French.

En face du State House, dans Beacon Str., le ***Shaw Monument**, érigé en 1897 en l'honneur du colonel Shaw et de son régiment (le premier régiment de noirs levé pendant la guerre de Sécession); les bas-reliefs en sont dus à *Augustus St. Gaudens*. Nous suivons la rue dans la direction du N. A g., l'édifice dit *Unitarian Building* (pl. II, C3), le centre des associations unitaires en Amérique; en face, no. 14, le *Congregational Building*, construit en 1898, et à côté, le *Boston Athenæum* (pl. II,2, C3), institut fondé en 1807, avec une bibliothèque de 270000 vol. (seulement pour les membres). — Dans la rue dite Somerset Str., qui se détache à g., s'élève le principal édifice de l'*Université de Boston* (pl. II, C3), fondée en 1869, et dont les différentes facultés comptent 1450 étudiants. Plus loin, no. 18, la *New England Historic-Genealogical Society*, fondée en 1845, avec une précieuse bibliothèque (ouverte de 9 h. à 5 h.). A dr., le côté postérieur du nouveau **palais de Justice** (*New County Court House;* pl. II, C3), construction massive en granit, dans le style de la Renaissance allemande. La façade principale donne sur le Pemberton Squars. Dans le hall central, des figures allégoriques

par *D. Mora,* une statue de Rufus Choate (1799-1859), par *Dan. French,* etc.

Dans School Street, qui se détache à dr. de Beacon Str., en face de Somerset Str., se trouve à g., au coin de Tremont Str., la *chapelle du Roi* (King's Chapel; pl. II, C3), érigée en 1754, sur l'emplacement de la première église épiscopale de Boston. Le cimetière renferme, entre autres, le tombeau du gouverneur Winthrop (1588-1649). — Plus loin, à g., l'**hôtel de ville** (*City Hall;* pl. II, C3), et derrière, le vieux *palais de Justice* (Old Court House; pl. II, C3); devant le premier édifice, les statues de *Franklin* (1706-1790), par Greenough, et de *Josiah Quincy* (1772-1864), par Ball.

School Str. aboutit au grand *Old South Building* (bureaux) dans Washington Street (pl. II, CD 2-7), la rue la plus animée de Boston, avec beaucoup de magasins élégants. Nous y tournons à dr. A g., au coin de State Str., le vieux palais de l'Etat dit **Old State House** (pl. II, C3), édifice sans prétention, datant de 1754 et qu'on a restauré en lui rendant autant que possible sa forme primitive, y compris le lion et la licorne britanniques sur le toit.

Le «massacre de Boston» (p. 90) débuta ici par une rencontre entre la garde anglaise et la population. — Au *premier étage*, les anciennes salles dites Council Chamber, Hall of Representatives, etc., avec une collection de curiosités historiques et de tableaux (visibles de 9 h. 1/2 à 4 h. 1/2, gratuitement). Au *second étage*, la collection Curti (photographies du vieux Boston). La surveillance des salles a été confiée à la *Bostonian Society*, société fondée en 1881 et qui s'occupe de l'histoire de Boston. — Il y a sous l'édifice une station du tramway souterrain d'East Boston (p. 88).

En face, le *Sears Building* et le haut *Ames Building* (vue du toit), deux maisons d'affaires.

State Street (pl. II, CD 2-3), le quartier central de la haute finance, passe à l'E. à l'*Exchange Building* (avec la *Bourse*, Stock Exchange), à quelques grandes maisons de commerce et à la **douane** (*Custom House;* pl. II, D2), bâtiment de granit en forme de croix grecque avec un dôme, pour aboutir à l'*Atlantic Avenue* et au *Long Wharf* (pl. II, D2).

Dans la rue dite *Change Alley* ou *Avenue,* qui se détache à g. de State Str., se trouve ***Faneuil Hall** (pl. II, C2, 3; ouvert de 9 h. à 5 h.), le «berceau de la liberté américaine», construit primitivement en 1742 et offert à la ville par Pierre Faneuil, un marchand huguenot, mais restauré après l'incendie de 1761 et reconstruit en 1898 sur le plan primitif.

Le hall prvprement dit, au premier étage, a 23 m. car. de superficie et l'on y tient des assemblées. Il a été lors de la révolution et plus tard, le théâtre d'événements importants. De 1775 à 1776, il servit de salle de spectacle aux officiers anglais. Au murs, un grand tableau de Healy: Discours de Webster au sénat, et des copies de portraits d'Américains célèbres. — Au second étage, les collections militaires de l'*Ancient and Honorable Artillery Company*, la plus ancienne compagnie militaire du pays, fondée en 1638 (visibles gratuitement de 10 h. à 4 h., sauf les sam. et dim.).

A côté, le *Quincy Market* (marché; pl. II, CD 2). Dans India Str., la *chambre de Commerce* (Chamber of Commerce; pl. II, 5, D 2-3), achevée en 1902.

Devonshire Street, à dr. (S.) de State Str., conduit au **palais du Gouvernement** (*Government Building*; pl. II, C 3), imposant édifice à comble brisé, construit par *Mullet*; il occupe tout le «bloc» entre les rues dites Milk Str., Devonshire Str., Water Str. et le Post Office Square. Ce bâtiment renferme au rez-de-chaussée, dans le sous-sol et dans une partie du premier étage, la *poste*; dans le reste du premier étage et au second étage, la *sous-trésorerie* (U. S. Sub-Treasury; ouverte de 10 h. à 2 h.) et les *tribunaux* (U. S. Courts). Au-dessus de l'entrée principale, des groupes allégoriques, par *D. C. French.*

Les quartiers adjacents, détruits en majeure partie par le grand incendie de 1872 (p. 90), mais reconstruits depuis lors, renferment de beaux immeubles. La haute finance se presse dans le petit espace borné par les *State*, *Washington*, *Milk* et *Broad Strs.* (pl. II, CD 3). Le commerce des laines se concentre dans *Federal Str.*, l'*Atlantic Av.* et *Summer Str.* (pl. II, D 3) qui est élargie; le commerce des cuirs et chaussures, dans *Lincoln* et *South Strs.*, ainsi que dans une partie de *Pearl Str.* et de l'*Atlantic Av.* (pl. II, D 3); les magasins de nouveautés (dry-goods) en gros, dans les rues dites *Winthrop Sq.*, *Franklin*, *Chauncy*, *Kingston* et *Bedford Str.* (pl. II, CD 3-4). Les magasins les plus importants sont ceux des maisons suivantes: *Jordan-Marsh Co.*, et *R. H. White Co.* et *Shuman* (Washington Str.), *Hollander* (Baylston Str.), *Stearns* et *Houghton & Dutton* (Tremont Str.), *Stepard-Norwell Co.* (Temple Place) et *Hovey* (Summer Str.).

Il y a encore le bâtiment de la *Cie. d'assurance mutuelle sur la vie* (Mutual Life Insurance Building; vue de la tour; clef chez le «superintendent»), dans le Post Office Sq. (pl. II, C3).

Du palais du Gouvernement, on revient à Washington Str. par *Milk Str.* à l'O. Au coin de Devonshire Str., en face de la poste, l'*Equitable* (Société d'assurance sur la vie), avec une belle vue du toit. Au coin de Washington Str. s'élève l'***Old South Meeting House** (pl. 15, C3), ou *Old South Church*, édifice reconstruit en 1729 sur l'emplacement d'une anc. église en bois, mais qui n'est plus affecté au service divin.

Benjamin Franklin a été baptisé dans l'église primitive en 1706. Quelques-unes des assemblées les plus tumultueuses de l'époque de la Révolution y ont été tenues. C'est d'ici que partirent les Bostoniens, dont quelques-uns déguisés en Indiens, pour jeter le thé à la mer en 1773 (p. 90). Ce bâtiment renferme auj. des souvenirs historiques (entrée, de 9 h. à 6 h.; 25 c.).

Nous continuons dans Washington Str., à g. (S.) Presque en face de Boylston Str., une plaque désigne l'emplacement où se dressait l'*arbre de la Liberté* (Liberty Tree) à l'époque de la Révolution. *Boylston Street* (pl. II, A-C 4-7), à dr. (O.) de Washington Str., passe au Boston Common et au Public Garden, et mène au quartier dit *Back Bay* (p. 99). A g., à l'extrémité de la Columbus Av., non loin de Boylston Str. (pl. II, C 4-5), on aperçoit la tour de la gare dite *Providence Station*, maintenant abandonnée. Devant, le *monument de l'Emancipation*, par Th. Ball (1877); c'est une répétition du groupe érigé à Washington (p. 302/303) et rappelant l'abolition de l'esclavage par Lincoln. — Au coin de la Berkeley Str., à dr., le **musée d'histoire naturelle** (*Museum of the Boston Society of Natural History*; pl. II, B 5; visible de 9 h. à 5 h., entrée, 25 c.; les

mercr. et sam. de 10 h. à 4 h. 1/2 gratuitement), avec une bibliothèque de 28000 vol. et de riches collections. En face, l'*Association chrétienne de jeunes gens* (p. 36). A côté, l'***institut de technologie du Massachusetts** (pl. II, B 5), l'établissement le plus remarquable de ce genre en Amérique, avec 1600 étudiants, possédant des collections et des appareils précieux. — En face, l'*hôtel Brunswick* (p. 86).

Boylston Str. débouche ensuite dans le *Copley Square (pl. II, B 5), entouré de beaux édifices. **L'église de la Trinité** *(Trinity Church)*, du côté E., achevée en 1877 sur les plans de *H. H. Richardson*, passe avec raison pour une des plus beaux édifices religieux d'Amérique. Dans l'architecture américaine, les constructions de Richardson se distinguent avantageusement par un emploi modéré de formes plus anciennes, surtout du style roman du midi de la France. Cette église a la forme d'une croix latine, dominée au centre par un clocher massif, haut de 64 m., qui rappelle celui de l'anc. cathédrale de Salamanque. Les deux tours de l'O. et le portail richement sculpté, par *Cairns* et *Mora,* ont été ajoutés de 1896 à 1898. L'intérieur, richement décoré par La Farge, possède de splendides vitraux peints par La Farge, Burne Jones et William Morris, Henry Holiday et Clayton & Bell. La *chapelle* contiguë est reliée à l'église par un beau cloître ouvert.

La ***bibliothèque publique** (*Public Library;* pl. II, B 5), du côté O. de Copley Square, est un bel édifice, long de 69 m. sur 68 m. de large et haut de 21 m. jusqu'à la naissance du toit. Il a été construit de 1888 à 1895, dans le style de la Renaissance romane, sur les plans de *McKim, Mead & White.* La façade est une imitation de celle de la bibliothèque Ste-Geneviève à Paris. Au-dessus de l'entrée principale, devant laquelle on doit ériger deux groupes de statues d'*Aug. St. Gaudens,* se voient les armoiries de la bibliothèque de la ville et de l'Etat, également par *St. Gaudens.* Dans des médaillons, au-dessus des fenêtres, les marques d'imprimeries célèbres. La cour est longue de 43 m. sur 30 m. de large. Frais de construction: $ 2486000. C'est la plus grande bibliothèque populaire du monde. Fondée en 1852, elle renferme env. 836000 vol. Elle est ouverte t. l. jours gratuitement de 9 h. du mat. à 10 h. (9 en été) du s., et le dim. de 2 h. à 10 ou 9 h.

Intérieur. *Vestibule*, dont la décoration est en marbre de Knoxville (p. 400): statue de Sir Harry Vane (1812-1862), par Macmonnies. — Le pavé de la *salle d'entrée* est en marbre blanc, incrusté de cuivre jaune. — Le corridor à dr. conduit dans la *salle de lecture des journaux* (Newspaper Reading Room), avec 350 journaux, dont un tiers d'étrangers, puis dans la *salle des périodiques* (Periodical Reading Room), où il y a env. 1400 périodiques, et enfin dans la *Patent Library* et dans la *section de statistique.* — On passe dans la *salle des catalogues* par le corridor à g. — Un **escalier de marbre*, large de 6 m. et orné de deux lions par Louis St. Gaudens, mène au premier étage. Aux murs, des *tableaux par *Puvis de Chavannes:* les Muses saluant le Génie de la Civilisation; la Philosophie, la Physique, l'Histoire, la Poésie épique, etc. Coup d'œil par les fenêtres de l'escalier

sur la belle *cour* gazonnée, avec sa fontaine et ses arcades. — Au PREMIER ÉTAGE, la **salle de lecture* (Bates Hall, ainsi nommée d'après un des fondateurs de la bibliothèque), longue de 66 m. sur 13 m. de large et haute de 15 m. — A dr., la *chambre de distribution* (Delivery Room), où il y a des tableaux d'Edwin A. Abbey: Scènes de la légende du St-Graal. — A g., la *bibliothèque des enfants* (Children's Room), dont une chambre a un plafond peint par John Elliot. — Au SECOND ÉTAGE, la *salle Sargent* (Sargent Hall), avec des fresques symboliques par John S. Sargent. Là se trouvent aussi les collections spéciales, c.-à-d. les bibliothèques: Ticknor (livres espagnols et portugais), Barton (œuvres relatives à Shakespeare, entre autres les premières éditions in-folio et in-quarto), Bowditch (ouvrages de mathématiques et d'astronomie), Prince (manuscrits et vieux imprimés de la Nouvelle-Angleterre, entre autres: deux exemplaires du Bay Psalm Book mentionné p. 41 et de la Bible indienne d'Elliot, 1663-1685), Barlow (histoire ancienne d'Amérique, entre autres, une copie en latin de la lettre que Christophe Colomb écrivit en 1493 au roi et à la reine d'Espagne), John Adam (droit international), Franklin (œuvres de Benjamin Franklin ou relatives à lui), John A. Lewis (vieux imprimés de Boston), Galatea (histoire de la femme), Codman (ouvrages d'horticulture) et Artz (incunables américains); puis, la collection d'estampes du cardinal Tosti. Des salles spéciales renferment les ouvrages d'histoire de l'art et la bibliothèque d'œuvres musicales d'Allen A. Brown (9189 vol.).

La *Second Church* (pl. II, B 5), reconstruite de 1873 à 1874 du côté N. du Copley Sq., a été l'église des trois ecclésiastiques Mather (p. 101) et de Ralph Waldo Emerson (1829-1832; p. 134).

Le ***Musée des Beaux-Arts** (*Museum of Fine Arts;* pl. II, B 5), du côté S. du même square, est une construction un peu disparate en briques avec détails en terre cuite (ouvert t. l. jours de 9 h. à 5 h., le lundi de midi à 5 h. et le dim. de 1 h. à 5 h.; entrée, 25 c., les sam. et dim. gratuitement; catalogue des moulages d'après l'antique 50 c., des sculptures de la Renaissance (éd. de 1904) 50 c. et du cabinet des monnaies 25 c. Directeur: Edward Robinson.

Au **rez-de-chaussée**, une riche collection de *moulages*, classés dans l'ordre chronologique et si complète qu'elle ne le cède qu'à celles de Berlin, de Dresde et de Strasbourg. A g. de l'entrée, une salle où il y a des *œuvres grecques et romaines originales*, acquises pour la plupart avec les revenus de la donation Perkin et Henry L. Pierce. Aux murs, en commençant à g.: *Mercure (torse et tête); tête d'Hercule, probablement d'après un type dû à Lysippe; *torse d'une divinité, original grec; *tête grecque idéalisée (vers 380 av. J.-C.); *tête d'Auguste; *tête d'Alexandre le Grand; tête romaine (portrait) de Corbulon; jeune Apollon, probablement une copie romaine d'un original grec (les bras manquent; pieds restaurés); lion archaïque en grès rouge; tête d'un poète grec (Ménandre?). Au milieu: *tête romaine (portrait), en terre cuite; torse d'éphèbe, probablement d'après Polyclète (ve s. av. J.-C.); torse de femme (ouvrage grec; IIIe s. av. J.-C.); tombeau attique en forme de vase (IVe s. av. J.-C.). On doit probablement y exposer sous peu une magnifique ***tête d'Homère* et une *Léda avec le cygne* (V^e^-IVe s. av. J.-C.). — Dans le cabinet adjacent, la **collection Francis Bartlett:* marbres grecs, bronzes et terres cuites. Aux murs en partant de g.: partie inférieure d'une figure de femme drapée, travail grec probablement (IVe s. av. J.-C.); petite Sirène pleurant, fragment d'un tombeau; *tête de Vénus, de l'école de Praxitèle (IVe s. av. J.-C.). Au milieu: fragment d'une Amazone à cheval (IVe s. av. J.-C.); fragment d'une *statue de femme assise du temps d'Auguste; dans une vitrine, un *vase grec archaïque en bronze (lutron; VIe s. av. J.-C.). Puis, des vases et de grandes amphores. — Par la salle contiguë à l'E., où sont des moulages d'œuvres de la Renaissance italienne, on passe dans la SALLE DES VASES *(Hall of Greek Vases).* Au milieu, dans les deux longues vitrines, des

vases grecs magnifiques. Dans l'angle S.-E., un *cratère athénien. Devant le mur S., une reproduction de l'Erechtheion. — Dans le corridor adjacent au S., des moulages de sculptures grecques et romaines. — SALLE DES BRONZES GRECS (*Greek Metal Room*), où nous passons à l'O. de la salle des vases. Au-dessous des fenêtres, des vitrines où sont des miroirs grecs et étrusques et des objets de parure en or, entre autres, un *camée célèbre de la collection Marlborough, avec l'Hymen de l'Amour et de Psyché. Aux murs, une statuette en bronze d'Hercule, une tête en bronze d'Arsinoë (?); puis, sous verre, une stèle funéraire grecque polychrome (IVe s. av. J.-C.). Au milieu, des statuettes et de menus objets, ainsi qu'une *collection de monnaies. A l'extrémité S. de la rangée centrale, une amphore grecque en bronze (ve s. av. J.-C.). — Au N., une salle où sont des *terres cuites grecques*. A dr. de l'entrée, des verres de couleur. A g., des imitations modernes très réussies de figurines de Tanagra. Ensuite, de menus objets de l'Italie méridionale et de la Grèce (ve s. av. J.-C.). Au milieu, une collection très importante de *vases d'Arretium, rouges et à glaçure. Puis, des sarcophages étrusques et des antiquités chypriotes. Les terres cuites sont dans la partie O. de la salle. A g., des figurines grecques, généralement de Tanagra (dans une vitrine, vingt-huit représentations de l'Amour); à dr., des figurines d'Asie-Mineure, pour la plupart de Myrine, au N. de Smyrne. Au milieu, une statuette de Vénus d'après Praxitèle. Au-dessous de la fen., des lampes en terre cuite et des fragments de lampes de même matière, ainsi que de verres romains. — Nous revenons par le Greek Metal Room dans le corridor où sont les plâtres d'après l'antique et tournons à l'O. dans une salle où il y a des moulages d'après les sculptures du Parthénon. — La porte N.-O. donne sur une petite chambre où se voient encore des moulages, des bustes et des bronzes. — Les trois pièces suivantes, dans l'angle N.-O. de l'édifice, renferment des moulages d'après des sculptures grecques. — Nous revenons à la salle d'entrée par une pièce où sont des moulages d'œuvres égyptiennes et assyriennes, où l'on remarquera un costume sacerdotal en cuir de Thèbes en Egypte (vers 1500 av. J.-C.). — Dans les deux salles à dr. de l'escalier principal, des *antiquités égyptiennes*.

SALLE D'ENTRÉE: à dr. et à g. de l'escalier, deux tableaux par *Boucher*. Escalier: la Mosquée de Delhi, par *Werestschagine* (1842-1904); le Festin de Balthazar, par *Washington Allston*. Dans le haut, un buste de Cérès et d'autres sculptures en marbre et en bronze par *Auguste Rodin*.

Premier étage. Le côté E. renferme la *collection de tableaux*, dont la distribution varie souvent et où il y a beaucoup de tableaux prêtés. — PREMIÈRE GALERIE DE PEINTURE (*First Picture Gallery*), où l'on parvient du grand escalier: tableaux anciens. De g. à dr.: *Vivarini*, Saints; *van Dyck*, portr. de femme (1634); **Rembrandt*, tête de son père (étude), Danaé, portr. d'un homme et de sa femme; *Rubens*, Mariage de Ste Catherine (étude pour le tableau d'autel de l'église des Augustins à Anvers); *Jac. van Ruisdael*, paysage; *de Hooch*, Intérieur; *W. van de Velde*, Marine; *N. Maas*, le Mari jaloux; *Metsu*, l'Usurier; *Frans Hals*, portr. de dame (vers 1650; de la collection du duc de Buckingham); *Teniers*, Boucherie; **Roger van der Weyden*, St Luc peint la Vierge; **école flamande*, la Vierge et l'Enfant; **Crivelli*, Pietà; *Wohlgemuth*, la Mort de la Vierge; *Moroni*, portrait; **Velazquez*, le Prince Balthazar Carlos et son nain (de la collection du comte Carlisle à Castle Howard); *Ribera*, Un philosophe. — La porte à dr. mène dans les cabinets des estampes (Print Rooms; v. p. 98). En face, la

SALLE ALLSTON. Peintres américains et anglais: *Washington Allston*, *Gilbert Stuart*, *Copley*, *Trumbull*, *Benjamin West*, etc. Un *portrait inachevé de Washington, un des trois peints d'après nature, Martha Washington, et Washington sur les Dorchester Heights (p. 90), sont de G. Stuart.

TROISIÈME GALERIE DE PEINTURE (*Third Picture Gallery*), vieux tableaux français et anglais pour la plupart. Au milieu: **Turner*, Un bâtiment négrier et un paysage; puis, *Greuze*, le Chapeau blanc; *Goya*, portraits *Chardin*, Nature morte; *Hogarth*, Mascarade. Aux murs, des tableaux par *Reynolds*, *Lawrence*, *Richard Wilson*, *Constable*, *Nattier* et *J. S. Duplessi* Benjamin Franklin).

QUATRIÈME ET CINQUIÈME GALERIES DE PEINTURE *(Fourth and Fifth Picture Galleries).* Peintres modernes: *Corot*, *Regnault*, *Elihu Vedder*, *Brush*, *Thayer*, *Whistler* (Little Rose, le Forgeron, etc.), *Rousseau*, *Troyon*, *Meissonier*, *Millet*, *Delacroix*, *L'Hermitte*, *Gérôme*, *Diaz*, *Degas*, *Monet*, *Dupré*, *Decamps*, *Couture*, *Daubigny*, *Winslow Homer*, *Alexander*, *Dennis Bunker*, *Inness*, etc. — On passe ensuite dans le

CORRIDOR DU SUD *(Southern Corridor)*: quelques tableaux, manuscrits à miniatures, armes japonaises, tableaux japonais de la *collection Fenalosa, poteries et bois sculptés japonais de la **collection Morse, unique en son genre. La plupart des tableaux, imprimés et dessins japonais ne sont visibles que pour les spécialistes.

SALLE JAPONAISE *(Japanese Room): *bronzes japonais*, *émaux*, **laques*, armes, objets sculptés en ivoire et en bois, objets de parure, etc. Dans une vitrine, une grande boule en cristal. — Par la porte N.-O. on passe dans la

SALLE DES BRONZES *(Metal Room);* bronzes chinois, vaisselle en étain de la Chine et du Japon, armes et ouvrages orientaux en métal, etc. — CABINET DES MONNAIES *(Coin Room)*, à dr.: collection de monnaies, reproductions galvanoplastiques de monnaies, ouvrages en or et en argent, montres, bagues, éventails, etc. — SALLE DES POTERIES ET PORCELAINES *(Pottery and Porcelan Room):* riche collection de majoliques, de faïences, de porcelaines de Sèvres et d'Angleterre, de poteries indiennes et mexicaines, de verres de Venise et d'Allemagne, de porcelaines de Chine et du Japon, d'émaux, etc. A l'extrémité S., une bonne collection de bijoux en jade. — La première porte à dr. conduit dans la SALLE LAWRENCE *(Lawrence Room)*, avec décoration en chêne sculpté du XVIIe s. et quelques vieilles armoires. Elle est contiguë à la SALLE DES BOIS SCULPTÉS *(Room of Wood Carving)*, où il y a aussi, dans quatre vitrines à dr., la *collection Buffum (objets d'ambre). — Puis vient la GALERIE DES TISSUS *(Textile Gallery):* Gobelins, tapisseries de Beauvais, flamandes, etc., broderies italiennes, dentelles, etc. Au milieu, une exposition de tissus dont les objets varient.

Les trois CABINETS DES ESTAMPES *(Print Rooms;* p. 97) renferment des *tailles-douces* et des *eaux-fortes* que l'on change de temps à autre et choisies dans la collection du musée qui comprend 70000 feuilles. Le troisième cabinet est contigu à la

SALLE DES AQUARELLES ET DESSINS *(Room of Water-Colours and Drawings)*, qui communique avec la cinquième galerie de peinture (v. ci-dessus) et contient entre autres: 21 dessins et aquarelles de *J.-F. Millet* et 27 aquarelles de *Wm. Blake.*

Au **second étage**, l'*école des Beaux-Arts.* Dans le **sous-sol**, la bibliothèque (ouvrages sur l'histoire de l'art) et une grande collection de tissus pour les spécialistes.

La ***New Old South Church** (pl. II, B 5), église construite de 1874 à 1875 et qui doit son nom à l'Old South Church (p. 94) à laquelle elle a succédé, est un bel édifice dans le style gothique italien avec un clocher haut de 75 m.

On remarque encore dans ce quartier les édifices suivants: le *Boston Art Club* (pl. II, B 5), au coin des Newbury et Dartmouth Strs. (expositions d'œuvres d'art); la *Boston Athletic Association* (gymnastique; pl. II, B 5), Exeter Str.; l'*University Club* (pl. II, 21, A 5), Beacon Str.; l'*école de médecine* (Harvard Medical School; pl. II, 21, B 5; p. 103), au coin des Exeter et Boylston Strs. (pour le nouveau bâtiment, v. p. 100); la **First Baptist Church* (église baptiste; pl. II, B 5), dite généralement *Brattle Square Church*, au coin de Clarendon Str. et de la Commonwealth Av.; c'est une belle construction érigée sur les plans de H. H. Richardson (p. 95), avec un clocher richement décoré d'après des modèles florentins; la *Central Congregational Church* (église congrégationnaliste; pl. II, B 5), Berkeley Str., avec de beaux vitraux; la *First Unitarian Church* (église unitaire; pl. II, 9, B 5), Berkeley Str., au coin de Marlborough Str. (il y a un calice offert en 1633 par le

gouverneur Winthrop, un de ses fondateurs); l'église dite *Emmanuel Church* (pl. II, B 5), Newbury Str.; l'*école normale des Beaux-Arts* (Normal Art School; pl. II, B 5), au coin des Newbury et Exeter Strs.; l'*école des sourds-muets* (Horace Mann School), Newbury Str.; le *Spiritual Temple* (pl. II, B 5), au coin des Newbury et Exeter Strs.; l'*église du Scientisme* (p. 45), au coin des Norway et Falmouth Strs. (pl. II, B 6), et l'église dite *Mt. Vernon Church* (pl. II, 14, A 6), au coin de Beacon Str. et de la Massachusetts Av., avec une fenêtre en mémoire de La Farge.

Dans l'**Huntington Avenue** (pl. II, B 5-7), qui part du Copley Square à g. de la Bolyston Av., à dr. un peu au delà de la voie ferrée, le bâtiment gigantesque de la Massachusetts Charitable Mechanic Association, nommée d'ordinaire *Mechanics' Hall* (pl. II, B 6; p. 88). Plus loin, encore à dr., le *New Century Building* avec le *Potter Hall* (pl. II, 25, B 6; p. 88), le *Chickering Hall* (pl. II, 26, B 6-7; p. 88) qui a des arcades à la façade, et au coin de la Massachusetts Av., l'*Horticultural Hall* (pl. II, 24, B 7; p. 89). En face de ce dernier, le *Symphony Hall* (pl. II, 23, B 7; p. 88). A g., au coin de Gainsborough Str., le *conservatoire de musique* (New England Conservatory of Music, pl. II, 8, B 7; 2000 élèves), avec le *Jordan Hall* (p. 88), une belle salle de concert. En face, l'*hôpital de l'enfance* (Children's Hospital). Plus loin, à g., l'école de médecine et d'art dentaire du *Tufts College* (p. 138).

La ***Commonwealth Avenue** (pl. II, B A 4-6), la belle rue parallèle à l'O. à Boylston Str., est bordée d'une double rangée d'arbres et renferme de beaux immeubles. Large de plus de 70 m., elle est ornée des statues d'*Alex. Hamilton* (pl. II, B 4; 1757-1804), par W. Rimmer; de *John Glover* (pl. II, B 5; 1732-1797), par Milmore; de *William Lloyd Garrison* (pl. II, B 5; 1805-1879), écrivain et partisan de l'abolition de l'esclavage des nègres, par Olin L. Warner, et de *Leif Ericson* (pl. II, A 6, p.), par Miss Anne Whitney.

***Beacon Street** (pl. II, C-A 3-6), qui de Beacon Hill s'étend sur le côté N. du Common et court ensuite parallèlement à la Commonwealth Av., est le quartier aristocratique par excellence. Les fenêtres de derrière offrent de charmantes échappées sur le Charles River.

La ***Back Bay** (pl. II, B A 4-6), le «West-End» ou quartier fashionable que traversent ces rues, se composait au commencement du XIXe s. de bas-fonds marécageux, de marais salants et d'eau (v. p. 89). Le parc dit ***Back Bay Fens** (pl. II, A 7; v. aussi pl. I, D C 5-6) a été établi par F. L. Olmsted sur l'emplacement d'anciens marais. Une porte cochère à l'extrémité de la Westland Av. et une fontaine dans Hemenway Str. en désignent les principales entrées. Au bout de Boylston Str., un beau monument de *John Boyle O'Reilly* 1844-1890), poète et patriote irlandais, par D. C. French: l'Irlande (Erin) en deuil avec l'Amour de la patrie et la Poésie. (Signalons parmi les nouvelles constructions de ce quartier: le *Somerset Hotel* (p. 86); puis au coin de Boylston Str. et de Fenway la *Société historique* (Massachusetts Historical Society; pl. II, A 6), fondée en 1791, avec une bibliothèque et des souvenirs historiques (visible

le mercr. de 2 h. à 5 h.). Assez loin de là, dans l'Huntington Av., la *Faculté de médecine de l'Université de Harvard* (v. p. 98) en construction, avec divers hôpitaux. Dans le voisinage, entre l'Huntington Av. et le Back Bay Park, le futur musée des Beaux-Arts (p. 96); au coin de Worthington Str. et de Fenway, le *Simmons Hall*, une Université de femmes. En face se trouve Fenway Court (p. 101).

La **Fenway Court**, hôtel de *Mrs. John L. Gardner*, est un joli édifice dans le style vénitien. Des balcons, des fenêtres et quantité d'autres fragments d'architecture rapportés d'Italie sont encastrés dans ses murs. Il renferme l'**ISABELLA STEWART GARDNER MUSEUM, collection d'art la mieux choisie de l'Amérique. Fermé parfois; cartes d'entrée ($ 1) chez Horrick, Copley Square. Catalogue, 25 c.

***Cour**, où l'on entre par une belle porte cochère dans le style de la Renaissance, flanquée de deux lions gothiques: mosaïque de la villa Livia, fontaine vénitienne, avec une statue grecque, colonnades, balcons de la Cà Doro et fenêtres de Venise. — **Rez-de-chaussée**: deux chambres avec des tableaux modernes par *Whistler*, *Sargent*, *W. M. Hunt*, etc. — **Premier étage.** SALLE CHINOISE (*Chinese Room*): tableaux de *Zorn* et de *Mancini*; précieuse collection de porcelaines, entre autres une assiette ayant appartenu à Marie-Antoinette; rideaux brodés du palais d'hiver à Pékin; vase en bronze de Pékin, de l'an 14 ap. J.-C.; allée menant à un temple de Corée, etc. — SALLE RAPHAËL (*Raphael Room*): **Raphaël*, Tommaso Fedro Inghirami, humaniste et bibliothécaire du pape Léon (de Volterra, vers 1514; réplique inférieure au palais Pitti à Florence), Pietà (1505); *Botticelli*, Mort de Lucrèce; **Andr. Mantegna* (?), la Vierge et des saintes; *le Pesellino*, l'Amour et la Mort, le Travail et le Temps (deux panneaux d'un coffre de mariage ital.). — SALLE HOLLANDAISE (*Dutch Room*), avec un beau plafond peint: **Rubens*, le comte Thomas Arundel; *Rembrandt*: son *portrait à l'âge de 22 ans, avec une toque à plume (1629), le Christ sur le lac de Génézareth (1633), paysage avec un obélisque (1638), *portraits d'un homme et de sa femme (1663); **van Dyck*, la Duchesse d'Ossuna; *Albert Dürer*, portrait d'homme; **Holbein*, Sir William Butto et lady Butto; *Anthonie Mor*, Marie Ire, reine d'Angleterre; *Frans Pourbus le J.*, Isabelle, reine d'Espagne; *Jan van der Meer*, le Concert; *Gérard Ter Borch*, la Leçon de musique; *Martin Schongauer*, la Vierge (Copie du tableau de Colmar). — **Deuxième étage.** CORRIDOR: *le Tintoret*, portr. d'une dame (du palais Chigi à Rome). — SALLE VÉRONÈSE, qui doit son nom à son plafond peint: *le Couronnement d'Hébé, par *Paul Véronèse*. Aux murs, de tapisseries en cuir d'Espagne et d'Italie. Litière ayant appartenu au comte Clarendon, grand chancelier d'Angleterre en 1667. — SALLE DU TITIEN (*Titian Room*): *le Titien*: *Enlèvement d'Europe, des derniers temps de l'artiste, peint pour Philippe II d'Espagne (vers 1559-1562), copié à Madrid par *Rubens*, qui le déclara «le meilleur tableau du monde», plus tard au duc d'Orléans et à lord Darnley à Cobham Hall en Angleterre; Anne d'Autriche et sa mère; *Velazquez*, Philippe IV d'Espagne; **le Giorgione*, Tête de Christ (copie d'après Bellini); *Andr. del Sarto (?)*, portr. du sculpteur Bandinelli; **Benvenuto Cellini*, buste en bronze du banquier Bindo Altoviti (du palais Altoviti à Rome). Chaises et hallebarde du pape Paul V, toutes du palais Borghèse à Rome. — **Troisième étage.** GRANDE GALERIE (*Long Gallery*): **Botticelli*, Ste Famille(dite la Vierge aux Epis, du palais Chigi à Rome)- **Fiorenzo di Lorenzo*, l'Annonciation; *Carlo Crivelli*, St Georges; *Paris Bordone*, le Christ au Temple; *Andr. della Robbia*, un Ange (bas-relief); *Matteo Civitale*, Marie et l'Enfant (groupe en terre cuite). Bustes, autographes et reliures. A l'extrémité, l'*Oratoire* d'un couvent vénitien.

Le **North End** (*quartier du N.*; pl. II, C 1-2) de Boston, situé sur l'emplacement de l'ancienne colline dite *Copp's Hill* (p. 89), est

un des quartiers les plus pauvres de la ville et qu'habitent surtout des étrangers. Le *North Square* (pl. II, C 2) est le centre de la «Petite Italie» (Little Italy), où demeurent beaucoup d'Italiens. Increase (1639-1723), Cotton (1663-1728) et Samuel Mather (1706-1785) reposent dans le cimetière dit *Copp's Hill Burial Ground* (pl. II, C2; la clé est chez le fossoyeur; v. la notice à la porte). Dans le voisinage, Salem Str., se trouve **Christ Church** (pl. II, 6, C 2), la plus vieille des églises encore conservées de Boston (1723), et au clocher de laquelle Paul Revere (p. 91) suspendit le 18 avril 1775 le fanal d'alarme, pour avertir le pays de l'approche des troupes britanniques marchant sur Lexington et Concord (p. 106). Au N.-O. de là, sur le Charles River, le *North End Park* (pl. II, C1), créé de 1895 à 1896.

Les **établissements de bienfaisance** de Boston ont été de tout temps renommés. Parmi les plus remarquables, il faut mentionner: l'*asile des Aveugles* (Perkins Institute for the Blind; visible le jeudi à 11 h. du m.; entrée 15 c.), à South Boston; l'*hôpital général du Massachusetts* (pl. II, B 3); l'*hôpital des Femmes* (New England Women's Hospital), à Roxbury, tenu exclusivement par des femmes; l'*Eye and Ear Infirmary* (traitement des ophthalmies et des maladies de l'oreille; pl. II, B 3); l'*Old Ladies' Home* (asile pour dames âgées; pl. II, B 4); le *City Hospital* (pl. II, D 7); le *Carney Hospital*, à South Boston, et l'*hôpital homéopathique* (pl. II, 12, D 7).

Les *maisons de force* et *de correction* se trouvent surtout dans les îles du port et à South Boston.

Mentionnons encore dans la ville proprement dite de Boston: la **cathédrale de la Ste-Croix** (*Cathedral of the Holy Cross;* pl. II, D 6), grand édifice aux catholiques, Washington Str. (devant, une *statue de Colomb*, érigée en 1892); l'*église de l'Immaculée Conception* (pl. II, 13, D 7), Harrison Aven. (bonne musique); la *Church of the Advent* (égl. de l'Avent, épiscopale; bonne musique; pl. II, 1, B 4), Brimmer Str.; le *collège anglais et classique de garçons* (Boys' English High & Latin School; pl. II, 4, C 6), entre Montgomery Str. et la Warren Av. (la plus ancienne école des Etats-Unis, fondée en 1635); l'*école supérieure et classique de jeunes filles* (Girls' High & Latin School; pl. II, 10, C 6), West Newton Str.; le *Tremont Building*, au coin des Beacon et Tremont Strs. (vue des étages supérieurs); le *Youth's Companion Building* (pl. II, 22, C 5), au coin de la Columbus Av. et de Berkeley Str.; le *Pope Manufacturing Co.'s Building* (fabrique de bicycles; pl. II, 17, C 5); à côté du précédent, la *loge maçonnique* (Masonic Temple), au coin des Tremont et Boylston Strs. (pl. II, C 4); le *Tremont Temple* (pl. II, C 3), avec une curieuse façade et une salle qui sert d'église aux baptistes; le *Charlesbank* (pl. II, A B 2-3), un petit parc, et le *Marine Park* (pl. I, H 6; concert le dim. après midi) à South Boston, avec une statue de l'amiral Farragut (p. 36), par H. H. Kitson, des établissements de bains et deux longs débarcadères (piers), dont l'un conduit à *Castle Island* (p. 105). — Enfin, on remarque encore les statues de: *Samuel Adams* (p. 91), par Miss Whitney, Adams Sq. (pl II, C 3), et du *gouverneur Winthrop* (p. 90), par Greenough, au coin des Berkeley et Marlborough Strs. (pl. II, B 5), ainsi que celles de *Colomb* et d'*Aristide*, Louisburg Sq. (pl. II, B 4).

Le **musée d'histoire naturelle** (*Warren Museum of Natural History;* pl. II, B 4), Chestnut Str., est surtout intéressant pour les anatomistes (s'adresser à M. le Dr. Warren, Beacon Str., 58, ou à M. le Dr. Dwight, Beacon Str., 235). Il renferme le seul exemplaire complet d'un squelette de mastodonte.

Charlestown (pl. I, E F 2-3, et pl. II, A B 1, 2), sur la rive g. du Charles River, ville de 40500 hab., fondée en 1829, est auj. un faubourg de Boston, à laqunelle la rattachent de nombreux ponts

avec des chemins de fer, des tramways, etc. **Curiosité principale**: le **Bunker Hill Monument** (pl. II, A 1), obélisque de granit haut de 67 m., érigé de 1825 à 1842 en mémoire de la bataille de *Bunker Hill* (17 juin 1775). La *vue de la plate-forme (294 marches; entrée. 20 c.) embrasse Boston et ses ports, le Charles River et le Mystic River, Cambridge, les Milton Hills, etc. A côté, une statue du *colonel Prescott*, bronze par Story, et dans l'édifice au pied du monument. une *statue du général Warren*, qui succomba dans la bataille.

Cette bataille fut la première rencontre sérieuse de l'armée américaine avec les forces ennemies. Les Anglais, sous les ordres de lord Howe, ne purent s'emparer de la colline qu'au troisième assaut. Washington se replia sur Boston et força les Anglais à évacuer la ville après neuf mois de siège (v. p. 90).

Charlestown possède, en outre, un *chantier d'Etat* (Navy Yard; pl. I, F 2; visible de 9 h. à 4 h.) et un *monument des Guerriers*. Son vieux cimetière renferme un monument de *John Harvard* (v. ci-dessous). Dans Main Str. (pl. II, A 1), non loin du Thompson Sq., la maison où naquit *Samuel Morse* (p. 71; plaque commémorative). Près de la station des bateaux de la White Star Line (p. 87) se voit la «Constitution», vieille frégate qui battit le vaisseau anglais: la «Guerrière», le 19 août 1812.

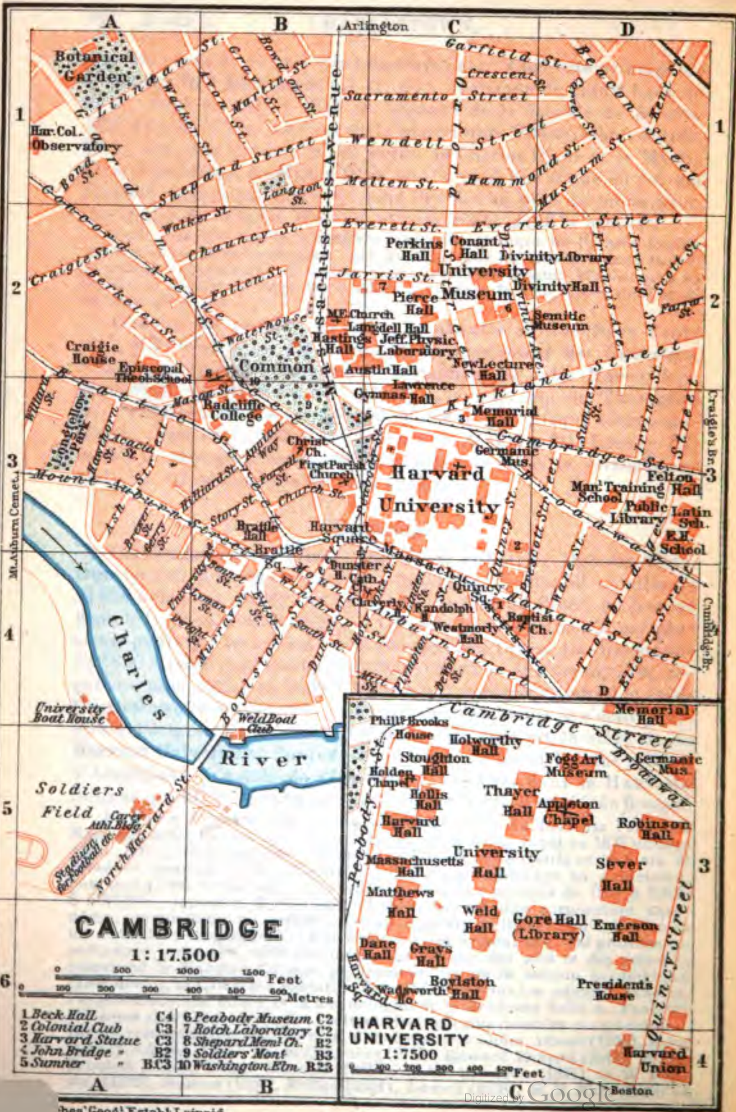
Cambridge.

Cambridge (pron. kéme-; pas de bons hôtels; *Dunster Café*, Dunster Str., près de Harvard Sq., luncheon 25, dîn. 50 c.), ville de 91886 hab., est située sur la rive N. du *Charles River*, en face de Boston (v. le pl. I de Boston), à laquelle elle est rattachée par plusieurs ponts que traversent des tramways électriques. La ville fondée de 1630 à 1631 sous le nom de «New Touwne» et alors fortifiée, reçut son nom actuel en 1638. La rue qui traverse Cambridge entre Charlestown et Watertown est encore plus ancienne et c'était peut-être à l'origine un sentier d'Indiens. La ville est le siège de la **Harvard University**, l'université la plus vieille et la plus célèbre d'Amérique. L'entrée de l'University Yard est dans le HARVARD SQUARE (pl. BC 4), le centre du mouvement, à env. 5 kil. 1/2 de Boston.

Le *Harvard College*, d'abord un séminaire fondé en 1636 par l'Etat de Massachusetts, six ans après la fondation de Boston, reçut en 1638 un legs d'env. 800 *l.*, offert par *John Harvard* (1607-1638), ecclésiastique puritain et «gradué» (graduate») de l'Emmanuel College à Cambridge en Angleterre. Son capital est évalué auj. à 13 millions de doll.; recettes de 1901 à 1902: $ 5801905; dépenses, $ 2374509. L'Université est une corporation autonome, comprenant un président, cinq adjoints (fellows), un trésorier et un conseil de surveillance. Elle compte actuellement env. 550 professeurs ordinaires, avec env. 6000 étudiants. La faculté des arts et des sciences comprend le Harvard College proprement dit ou la section académique (2109 étud.), la Lawrence Scientific School (école pour les sciences exactes, l'exploitation des mines et la technologie) et le Graduate School. Facultés et écoles spéciales: théologie, droit, médecine, école dentaire et agriculture. Elèves remarquables de l'université, entre autres: John Adams (1755), John Quincy Adams (1787), W. E. Channing (1798), Edward Everett (1811), W. H. Prescott (1814), George Bancroft (1817), R. W. Emerson (1821), O. W. Holmes (1829), Sumner (1830), Motley (1831), Lowell (1838), E. E. Hale (1839) et

osité
le gra
aille
marche
ver et
tatue
du m
la bata
l'armée
s de l
Washi
près

(Nav
es Gr
Harr
1 Th
compt
Line
aisse


CAMBRIDGE
1 : 17.500
0 500 1000 1500 Feet
0 100 200 300 400 500 600 Metres
1 Beck Hall C4
2 Colonial Club C3
3 Harvard Statue C3
4 John Bridge " B2
5 Sumner " B.C3
6 Peabody Museum C2
7 Rotch Laboratory C2
8 Shepard Meml Ch. B2
9 Soldiers' Mont B3
10 Washington Elm B2.3
A
B
C
D
1
2
3
4
5
6
Arlington
Botanical Garden
Har. Col. Observatory
Linnaean St.
Garden St.
Concord Avenue
Bond St.
Walker St.
Avon St.
Gray St.
Bowdoin St.
Martin St.
Shepard Street
Langdon St.
Chauncy St.
Craigie St.
Berkeley St.
Follen St.
Waterhouse St.
Common
Massachusetts Avenue
Garfield St.
Crescent St.
Sacramento Street
Wendell Street
Mellen St.
Everett St.
Everett Street
Oxford St.
Hammond St.
Museum St.
Beacon Street
Kent St.
Perkins Hall
Conant Hall
Divinity Library
University Museum
Divinity Hall
Jarvis St.
Pierce Hall
M.E.Church
Langdell Hall
Hastings Hall
Jeff. Physic. Laboratory
Semitic Museum
Divinity Ave.
Francis Ave.
Irving St.
Scott St.
Farrar St.
Austin Hall
New Lecture Hall
Kirkland Street
Lawrence Hall
Gymnas.
Memorial Hall
Craigie House
Episcopal Theol. School
Brattle Street
Mason St.
Radcliffe College
Willard St.
Longfellow Park
Hawthorn St.
Acacia St.
Appian Way
Christ Ch.
First Parish Church
Germanic Mus.
Cambridge St.
Harvard University
Broadway
Felton Hall
Man! Training School
Public Library
Latin Sch.
E.H. School
Mount Auburn Street
Hilliard St.
Farwell St.
Church St.
Story St.
Ash St.
Brewer St.
Berry St.
Brattle Hall
Harvard Square
Brattle Sq.
Dunster H.
Cath. Ch.
Claverly H.
Randolph H.
Westmorly Hall
Quincy Sq.
Baptist Ch.
Harvard Street
Quincy St.
Prescott Street
Ware St.
Sumner St.
Trowbridge St.
Ellery Street
Bennett St.
Winthrop St.
South St.
Holyoke St.
Linden St.
Plympton St.
De Wolf St.
Mill St.
Boylston Street
Dunster Street
Eliot St.
Murray St.
Lyman St.
Dwight St.
University Road
Mt. Auburn Cemet.
Craigie's Br.
Cambridge Br.
Charles River
University Boat House
Weld Boat Club
Soldiers Field
Carey Athl. Bldg.
Stadium for Football, etc.
North Harvard St.
HARVARD UNIVERSITY
1:7500
0 100 200 300 400 500 Feet
Cambridge Street
Memorial Hall
Phillips Brooks House
Holworthy Hall
Stoughton Hall
Fogg Art Museum
Germanic Mus.
Broadway
Holden Chapel
Thayer Hall
Appleton Chapel
Hollis Hall
Peabody St.
Harvard Hall
Robinson Hall
Massachusetts Hall
University Hall
Sever Hall
Matthews Hall
Weld Hall
Gore Hall (Library)
Emerson Hall
Dane Hall
Grays Hall
Boylston Hall
Wadsworth Ho.
President's House
Harvard St.
Quincy Street
Harvard Union
Boston
...bes' Geog! Estab! Leipzig.

Thoreau (1837); recteurs et professeurs de renom: Josiah Quincy (v. ci-dessous), Edward Everett, Jared Sparks, Joseph Story, Asa Gray, Jeffries Wyman, Benj. Peirce, Agassiz, Longfellow, Holmes et Lowell.

Les principaux édifices de l'Université sont entourés de deux grandes cours rectangulaires (v. le *papillon* du plan ci-joint), ombragées d'ormes. Deux portails érigés en 1890 et en 1891 donnent accès au prétendu YARD, où se trouvent: l'*University Hall* (1815), avec les bureaux de l'Université; le *Massachusetts Hall* (1720), le plus ancien des bâtiments universitaires encore existants; *Harvard Hall* (1766); *Gore Hall* (1841), avec la *bibliothèque de l'Université* (607100 vol.; beaucoup d'autographes intéressants et de curiosités historiques); le *laboratoire de chimie* (Boylston Chemical Laboratory); le **Sever Hall* (1880), construit par H. H. Richardson (p. 95); le *Robinson Hall*, une école d'architecture; la *chapelle Appleton*, où le dim. à 7 h. 1/2 du s. des prédications sons faites par les ecclésiastiques les plus distingués de tout le pays, représentants de toutes les confessions et de toutes les tendances; la jolie *chapelle Holden* (1744); *Phillips Brooks Memorial House* (1898) et plusieurs maisons où habitent les étudiants (dormitories), dites: *Hollis, Stoughton, Holworthy, Thayer, Weld, Grays, Matthews*, etc. — Du côté N. du Yard, dans Cambridge Str., s'élève le *musée William Hayes Fogg* (ouvert dans la sem. de 9 h. à 5 h. et le dim. de 1 h. à 5 h.) renfermant quelques antiques (entre autres, une excellente statue antique de Méléagre), une petite collection de bronzes, de vases et de monnaies, quelques primitifs italiens, des moulages, des photographies, des dessins (entre autres, plusieurs de Turner) et des estampes (directeur: Charles H. Moore). — Dans le triangle, entre Broadway et Cambridge Str., se trouve dep. 1903 le **musée germanique** (*Germanic Museum;* pl. C3; visible les lundi et vendr. de 9 h. à 5 h.; le dim. de 1 h. à 5 h.; directeur: K. Francke), anc. salle de gymnastique, où se voit une collection (offerte en majeure partie par Guillaume II) de moulages de sculptures allemandes, surtout du moyen âge et de la Renaissance, ainsi que des reproductions galvanoplastiques d'ouvrages allemands d'orfèvrerie. — De l'autre côté de Cambridge Str., la belle **salle des Gloires** (*Memorial Hall*), érigée sur les plans de Ware et Van Brunt, en l'honneur des membres de l'Université qui succombèrent dans la guerre de Sécession. Dans le *vestibule*, les noms de ces derniers inscrits sur des plaques de marbre; dans le *Sanders Theatre*, où l'on confère les grades universitaires, une statue du président *Josiah Quincy* (1772-1864), par W. W. Story; puis, une grande salle ornée de nombreux portraits et de vitraux de couleur, dans laquelle 1000 étudiants prennent chaque jour leurs repas. A l'O. du Memorial Hall, une *statue de John Harvard* (pl. 3; p. 102), par D. C. French. — Dans Kirkland Str., au N. de la salle des Gloires, la nouvelle *salle de Lecture* (Lecture Hall). On suit la rue à l'E. et l'on tourne à g. dans la Divinity Av., où se trouvent les **musées universitaires** (*University Museum*; entrée t. l. jours de 9 h. à 5 h.; directeur: M. le prof. *Alex. Agassiz*). Le *musée*

principal renferme de précieuses collections d'histoire naturelle (dans la section de botanique, de jolies fleurs de verre, très artistiques, de Hosterwitz, près de Dresde : le *musée Peabody* pl. 6, C 2; v. p. 112), à côté, comprend la section anthropologique, et le *musée sémitique*, de l'autre côté de la rue, renferme des antiquités d'Assyrie, de Babylone, de Palestine, de Syrie, de Perse, d'Égypte et de Phénicie. En face des musées, le *Divinity Hall* et la *bibliothèque théologique* (Divinity Library). — La *Lawrence Scientific School* (pl. C 2-3; école des sciences; p. 102), le *Hemenway Gymnasium*, le *Jefferson Physical Laboratory*, le *Hastings Hall* et l'*école de droit* (Austin Hall, sur les plans de Richardson) se trouvent à l'O. du Memorial Hall. A l'O. et au N. des musées, d'autres demeures d'étudiants dites: *Pierce Hall*, *Perkins Hall* et *Conan Hall*. A l'O. du Pierce Hall, dans Jarvis Str., le *Rotch Laboratory* (pl. 7, C 2).

A 20 min. au N.-O. se trouvent le *jardin botanique* et l'*Observatoire* (Observatory; pl. A 1), qui est parfaitement organisé. La *faculté de médecine* et l'*école dentaire* de l'université sont à Boston (v. p 98), l'*Institut Hussey* (agriculture) à Jamaica Plain (p. 105). — Au coin de la Massachusetts Av. et de Quincy Str. (pl. C4), la *Harvard Union*, qui possède un beau portrait de son fondateur le major Henry Higginson, par Sargent. Au S. de là, le *Claverly Hall*, le *Randolph Hall* et le *Westmorly Hall* (pl. C4), trois des demeures d'étudiants des plus récentes et splendidement organisées. - La *place des sports* (Athletic Ground) de l'université est le *Soldiers Field* (pl. A 5), sur la rive S. du Charles River, avec le *Carey Athletic Building* et un *stade* (stadium) en béton. Dans le voisinage, le *Charles River Speedway*, un champ de course au trot très fréquenté (v. p. 19). — Le *hangar des yachts* (pl. A 4) est sur la rive S. du Charles River.

Sur le **Common** (pl. B 2-3), une pelouse à l'O. de l'Université, s'élèvent un *monument des Guerriers* et des *statues de John Bridge* (pl. 4; 1578-1665) et *de Charles Sumner* (pl. 5; 1811-1874). A l'angle N.-O., l'*orme de Washington* (pl. 10), sous lequel Washington prit le commandement de l'armée américaine, le 3 juillet 1775. Au S. de l'orme, le *Radcliffe College* (pl. B 3), école supérieure, fondée en 1879, où env. 430 jeunes filles reçoivent l'enseignement des professeurs de l'Université. A côté, l'église dite *Shepeard Memorial Church* (pl. 8, B 2-3) et à l'O. l'*Episcopal Theological School* (pl. A 2), un séminaire de prédicateurs. — En face de l'extrémité S. du Common, deux églises: la *First Parish Church* (pl. B 3), avec un clocher gothique, et la *Christ Church*, qui a une belle sonnerie ancienne. Le cimetière de la vieille ville sépare ces deux églises.

En suivant Brattle Str., dans la direction du Charles River, on rencontre un peu plus loin la maison dite **Craigie House** (pl. A 2), construite en 1759 par le colonel Vassall et habitée par Washington de 1775 à 1776, mais surtout intéressante parce que *Henry W. Longfellow* y séjourna de 1837 à 1882, année de sa mort. Elle renferme de nombreux souvenirs du poète. Dans l'Elmwood Av., qui se détache plus loin à g. de Brattle Str., se trouve *Elmwood*, la maison de James Russell Lowell (pron. loell; 1819-1891), poète et écrivain dont le parc doit être transformé en jardin public.

Dans Brattle Str., ou dans Mt. Auburn Str., env. 20 min. plus

loin (tramway électr.), l'entrée du ***Mt. Auburn Cemetery**, cimetière avec de belles promenades et où reposent Longfellow, Lowell, Sumner, Everett, Josiah Quincy, Rufus Choate, Channing, Motley, Agassiz, Prescott, Oliver Wendell Holmes, etc. Il y a une tour (vue) au point culminant. Dans la *chapelle*, quelques statues.

On remarque encore parmi les édifices intéressants de Cambridge: l'**hôtel de ville** (*City Hall*; pl. I de Boston, B 3), Massachusetts Av., construit sur les plans d'A. W. Longfellow; la *bibliothèque publique* (pl. D 3; 62 100 vol.), au coin du Broadway et d'Irving Str., et en face, la *Manual Training School* (école de travaux manuels: tous trois offerts à la ville par F. H. Rindge). A Cambridgeport, partie S. de la ville, les célèbres fabriques d'instruments optiques d'*Alvan Clark & Cie*. La valeur totale des produits manufacturés de Cambridge s'est élevée en 1900 à $ 39 164 000.

Les ENVIRONS de Boston sont très jolis et offrent un grand nombre d'excursions intéressantes. Le beau ***port**, couvert d'îles nombreuses, en partie fortifiées, avec une profondeur de 7 m. au minimum (à marée basse), a une superficie de 190 kil. car. Le principal canal d'entrée se trouve entre le cap dit *Point Allerton* au S., là où Leif Ericson aborda vers l'an 1000 d'après la légende (v. aussi p. LIII), et les *Brewsters*, avec le *Boston Light* (phare), au N. Des bateaux à vapeur partent régulièrement des embarcadères dits *Rowe's*, *Forster's* et *India Wharf* (pl. II, D 2), pour **Hull** (hôt.: *The Pemberton*, $ 4; *Nautilus Inn*), quartier central du Hull Yacht Club, pour *Hingham* (p. 106) et pour ***Nantasket Beach** (hôt.: *Rockland House*, $ 4; *Atlantic Ho.*, $ 3 à $4^1/_2$; *Nantasket Hotel*, dep. $ 2, très fréquenté par les excursionnistes), avec une belle plage, longue de 5 kil. Un chemin de fer électr. à voie étroite conduit de Hull à *Nantasket Junction* (p. 106) par Nantasket Beach. Les principales îles du port sont: *Castle Island* (p. 101), avec le Fort Independence; *Governor's Island*, avec le Fort Winthrop; *Deer Island*, avec la maison de travail; *Long Island*, avec les établissements de charité de la ville; et *George's Island*, avec le Fort Warren.

En été des bateaux à vapeur desservent régulièrement *Nahant* (p. 111) et l'on organise fréquemment des excursions à la *North Shore* (p. 112), à *Provincetown* (p. 110), à *Plymouth* (p. 107) et aux autres points de la *Massachusetts Bay*.

Le plus beau des faubourgs de Boston est ***Brookline** (pron. broukläïne), au S.-O. de la ville (chemin de fer et tramway électrique), avec de jolies maisons entourées d'arbres et de jardins. A env. 3 kil. à l'O. de Brookline, le *Chestnut Hill Reservoir* (pl. I, au delà d'A 6), que borde une route de voitures très fréquentée. — Au S. de Brookline se trouve **Jamaica Plain** (pl. I, A B 8-9), avec le *Jamaica Park* et l'étang dit *Jamaica Pond* et l'*Arnold Arboretum*, un des jardins botaniques les plus remarquables. Dans Perkins Str. (pl. I, A B 7), la *galerie de peinture de Mr. Quincy A. Shaw* avec la collection la plus riche et la mieux choisie d'œuvres de l'école de Barbizon (près de Paris), renfermant des tableaux de J.-F. Millet, Rousseau, Troyon, Corot, Daubigny, etc.; puis des toiles de Rembrandt, Potter, Frans Hals, le Francia, le Tintoret et Mainardi, une *Vierge de Luca della Robbia, et un *buste en terre cuite de Laurent de Médicis, par Verrocchio. — Dans le voisinage, le **Franklin Park** (tramway électr. de Boston), mesurant 2 kil. car. 100 de superficie, et créé par F. L. Olmsted (p. 46), qui a bien su tirer parti des beautés naturelles du terrain. Voit. pour le parc, 25 c. Il renferme des places de jeux (golf, tennis), ainsi que des montagnes russes (toboggan-chute) pour l'hiver. Belle vue du point dit «Overlook». Au S. du parc se rattache le joli *cimetière* (Forest Hill Cemetery; pl. I, B C 9), avec le beau monument du sculpteur Martin Milmore, par D. C. French: l'Ange de la Mort chassant le ciseau des mains du jeune artiste. — A env. 5 kil. S.-O., dans *West Roxbury*, se trouve la *Brook Farm*, où George Ripley fit de 1841 à 1847 une tentative de réalisation des théories communistes de Ch. Fourier; c'est auj. un *orphelinat Martin Luther*. Dans Centre Street, une statue en bronze de *Théodore Parker* (1810-1860), théologien unitariste.

Chelsea *(Broadway*, $2; *Charleton*, $ 1½ à 2½), au N. d'East Boston (pl. I, GH1), sur le *Mystic River*, renferme un monument des Guerriers, un hôtel des Invalides, des hôpitaux de marine et d'importantes briqueteries artistiques. — Les amateurs de promenades sur l'eau prennent le chemin de fer d'Albany-Boston ou le tramway électr. jusqu'à (11 M.) *Riverside*, sur le Charles River, où l'on peut avoir des barques, des canots, etc. Le *Norumbega Park*, sur la rive, est un but favori d'excursions av. restaur., théâtre, canots, un petit jardin zoologique, etc. (entrée, 10 c.; billet d'aller et retour du Newton Boulevard par le tramway de la Commonwealth Av. donnant droit d'entrée, 15 c.). Au bord de la rivière, 20 min. plus bas, une tour s'élève à l'endroit présumé être celui de l'anc. *Norumbega*, ville légendaire de Normands (v. p. LIII).

De Boston, on peut faire encore facilement les excursions suivantes: à *Newton* (p. 75); aux *Milton Hills* (p. 79); à *Revere Beach* (p. 110); à *Arlington Heights* (110 m.; vue; Robbins Spring Hotel), avec le chem. de fer de Boston ou le tram. électr. par Cambridge; à *Waverly* (aussi par le train ou par le tram.) à env. 6 kil. à l'O. de Cambridge, avec la Waverly Oaks Reservation (beaux chênes), et à env. 4 kil. plus à l'O., la vallée pittoresque du Beaver Brook et aux *Middlesex Fells* (p. 114). Excursions plus longues: à *Concord* et à *Lexington* (p. 134, 135), à *Providence* (p. 77), à *Newport* (p. 82), etc.

De Boston à *New York*, v. R. 4; à *Portland*, R. 9; aux *White Mts.*, R. 14 *C* et 14 *D*; à *Nantucket* et à *Martha's Vineyard*, v. p. 108; à *Plymouth*, v. ci-dessous; à *Cape Cod*, v. p. 109; à *Albany*, v. R. 16; au *Canada*, v. R. 14.

6. De Boston à Plymouth.

V. la carte, p. 68/69.

A. Par Whitman.

37 M. Old Colony System du N. Y. N. H. & H. R. R. *(South Union Station)*, en 1 h. ¼ à 1 h. ½ (90 c.; billet d'aller et retour, valable pour les deux routes, $ 1½).

De Boston à (11 M.) *South Braintree*, v. p. 85. — 15 M. *South Weymouth.* — 19 M. *Abington.* — 21 M. *Whitman;* embranch. sur (7 M.) *Bridgewater* (p. 85). — 30 M. *Plympton,* à l'extrémité S. du *Silver Lake* (lac d'Argent). — 33 M. *Kingston.* Puis, le long de la baie dite *Plymouth Bay;* à g., le monument de Duxbury (v. p. 107). — 37 M. *Plymouth,* v. p. 107.

B. Par la South Shore *(côte du S.)*.

46 M. Old Colony System du N. Y. N. H. & H. R. R. *(South Union Station)*, en 1 h. 45 à 2 h (prix comme ci-dessus).

Au delà de (10 M.) *Braintree* (p. 85) la ligne tourne à g. (E.). — 12 M. *Weymouth.* — 17 M. *Hingham* (Cushing Ho., $3), vieux village fondé en 1635 sur le port de Boston, avec la plus vieille église (1681) de la Nouvelle-Angleterre ayant servi au culte sans interruption. Dans le cimetière (*vue), le tombeau et la statue de *J. A. Andrew* (m. 1867), qui fut gouverneur militaire du Massachusetts pendant la guerre de Sécession. — 18 M. *Nantasket Junction;* embranch. à voie étroite sur *Nantasket Beach* et *Hull* (p. 106). — 22 M. *Cohasset* (Black Rock Ho., Jerusalem Road, $ 3), charmante station sur la plage, avec de jolies villas au bord de la belle route dite **Jerusalem Road.* — 27 M. *Scituate*, vieux village de pêcheurs,

avec des bains de mer fréquentés. A env. 6 kil. 1/2 de la côte, le phare de *Minot's Ledge.* — 34 M. *Marshfield,* où *Daniel Webster* (p. 91) habita et mourut. — 38 M. *Duxbury* (Duxbury Inn, $ 2; Myles Standish Ho., à South Duxbury, $ 3 à 5), patrie de *John Alden* et de *Miles Standish,* les deux Puritains (v. ci-dessous); une tour haute de 33 m. avec une statue désigne l'emplacement où s'élevait la maison de Miles Standish. — 42 M. *Kingston* (v. p. 106).

46 M. **Plymouth** (hôt.: *Samoset House,* $ 2 1/2 à 3; *The Elms*; *Plymouth Rock Ho.*, simple, $ 2; *Hotel Pilgrim*, $ 3 à 4, à env. 5 kil. au S.-E., tramway électrique), ville industrielle de 9592 hab. et séjour d'été, est située sur la baie abritée du même nom, à l'extrémité N.-O. d'une baie plus grande dite *Cape Cod Bay* (p. 109). C'est à Plymouth que débarqua, le 20 déc. 1620, la «Mayflower», navire portant les Puritains (Pilgrim Fathers) expulsés du Yorkshire, qui y fondèrent la première colonie de la Nouvelle-Angleterre.

De la gare, on se dirige à l'O. et l'on suit *Court Str.* à g. Au coin de Chilton Str. (à g.), le PILGRIM HALL (toujours visible; 25 c.), avec de nombreux souvenirs des Puritains. — Plus loin à dr., au coin de Russell Str., le *palais de Justice* (Court House). North Str., à g., mène au *PLYMOUTH ROCK, où eut lieu le débarquement des Puritains; c'est un bloc de granit protégé par un édicule. La mer s'étant retirée, il est actuellement à quelque distance du bord. Près de la moitié des colons périrent par suite des privations et du froid du premier hiver. Ils furent inhumés à *Cole's Hill,* en face de ce rocher.

Puis on suit Water Str. jusqu'à *Leyden Str.*, qu'on remonte à dr. jusqu'à *Town Square;* ensuite on monte à dr. au BURIAL HILL, vieux cimetière où reposent plusieurs des premiers colons, entre autres le gouverneur Bradford (p. 92). On y a construit en 1622 une église fortifiée. La *vue embrasse la baie de Plymouth, avec son phare; Duxbury, avec son monument; Cape Cod; le monument des Puritains (v. ci-dessous); les Manomet Hills au S., etc. — Au S. s'élève la colline dite *Watson's Hill,* où les Puritains conclurent, en 1621, un traité avec le chef indien Massasoit.

Nous descendons au N.-O. du Burial Hill et nous suivons *Allerton Str.* au N. jusqu'au (1/4 d'h.) *MONUMENT NATIONAL DES PURITAINS, une statue de la Foi, haute de 11 m., reposant sur un socle de granit haut de 13 m., et entourée de figures assises hautes de 6 m., qui représentent le Droit, la Moralité, la Liberté et l'Education. Ce monument a été achevé en 1888. On revient à la gare en 5 min., en suivant la Cushman Str. à l'E.

Les environs de Plymouth présentent des centaines de petits lacs et d'étangs. Dans le voisinage du *Billington Sea*, le plus grand de ces lacs, à env. 3 kil. de Plymouth, le joli *Morton Park*. Au printemps, une espèce de bruyère («Mayflower», Epigaea repens) y croît à profusion. Au S.-E. de Plymouth, les *Manomet Bluffs* (hôt.: Ardmore Inn, $ 2 3/4), qu'on visite beaucoup en été.

7. De Boston à Martha's Vineyard et à Nantucket.

V. la carte, p. 68/69.

Old Colony System du N. Y. N. H. & H. R. R. jusqu'à (72 M.) *Wood's Hole*, en 2 h. 1/4 à 3 h., et bateau à vapeur de là à *Cottage City*, en 3/4 d'h. (billet direct, $2.35; aller et retour, $3); *à Nantucket*, en 3 h. à 3 h. 3/4 (billet direct, $3.35; aller et retour, $4). — On peut aussi profiter du chemin de fer jusqu'à *New Bedford* (p. 109; 1 h. 1/2 à 1 h. 3/4) et de là prendre le bateau à vapeur (2 h. et 4 h. 1/2 à 5 h.); mêmes prix.

De Boston à (55 M.) *Buzzard's Bay*, v. p. 109. La ligne se détache à dr. de celle de Provincetown et se dirige au S. en côtoyant la baie dite *Buzzard's Bay*. — 57 M. *Monument Beach*. — 59 M. *Pocasset*. -- 68 M. *Falmouth*, station pour les *Falmouth Heights* (Tower's Hotel, Vineyard Sound Ho., $3), *Quisset* (4 kil.; Quisset Harbor Ho., $3), et (5 kil. 1/2) *Menauhant* (Menauhant Hotel, $3).

72 M. **Wood's Hole** (*The Breakwater*, $3 1/2; *Dexter Ho.*, $2 1/ · *Corner Inn*, $2), petite ville de pêcheurs, dans un joli site, avec une station biologique, fondée en 1888, subventionnée par diverses universités et très fréquentée en été par des étudiants et des étudiantes, et une succursale de la commission de pisciculture (U.-S. Fish Commission; de New York à Wood's Hole, par Fall River, v. p. 85). Des bateaux à vapeur partent fréquemment pour (7 M.) *Cottage City*, dans la *Martha's Vineyard*.

Martha's Vineyard (pron. vinne-yarde, c.-à-d. «vignoble de Marthe»), île située non loin de la côte du Massachusetts, est longue de 32 kil., tandis qu'elle atteint jusqu'à 10 kil. dans sa plus grande largeur. Les habitants (4561) se livraient jadis à la pêche de la baleine, mais actuellement ils doivent surtout leur prospérité aux visiteurs étrangers. **Cottage City** (hôt.: *Naumkeag*, *Pawnee*, $2 1/2 à 3 1/2; *Island Ho.*; *Narragansett*, *Wesley*, *Frasier*, $2 à 3) est le séjour d'été le plus recherché, dans un joli site, sur la côte N.-E. de l'île et où il y a de nombreux cottages. Toutes les années, au mois d'août, plus de 20000 méthodistes se rassemblent dans les grands *Camp Meeting Grounds*. Un chemin de fer à voie étroite (auj. inutilisé) mène au S. à (5 M.) *Edgartown* (voit. jusque là; Harbor View Hotel, $3 1/2) et à (8 M.) *Katama* (Mattakeset Lodge); il y a d'autres séjours d'été à *Vineyard Haven* (hôt.: Rudder Grange, dep. $2 1/2; Tashmoo Ho., Mansion Ho., $2), avec un joli port, et *West Chop* (hôt.: The Cedars, $3; West Chop Inn, $2 à 2 1/2). **Gay Head*, l'extrémité O. de l'île, offre un panorama splendide; les récifs sont hauts de 60 m. (phare). C'est ici que sont établis les restes des Indiens qui habitaient jadis Cape Cod et les îles.

Bateaux à vapeur, t. l. jours, de Cottage City à *Nantucket* (v. ci-dessous) et à *New Bedford* (p. 109), et toutes les sem. à *Portland* (p. 116) et à *New York*.

Nantucket (3006 hab.), île sablonneuse et dépourvue d'arbres, se trouve à 12 ou 15 M. à l'E. de Martha's Vineyard; mais la route des bateaux à vapeur de Cottage City à Nantucket est deux fois plus longue. **Nantucket** (hôt.: *Sea Cliff Inn*, $3 à 4; *Nantucket*, $2 1/2

à 4; *Ocean Ho.*, *Holiday Inn*, *Springfield*, *Veranda Ho.*, $ 2½ à 3½; *Point Breeze*, $ 2 à 3), vieille petite ville pittoresque sur la côte N. de l'île, se livrait jadis, comme Martha's Vineyard, à la pêche de la baleine, tandis qu'actuellement elle n'a pas d'autres sources de revenu qu'un peu d'agriculture, la pêche et ce que rapportent les étrangers. L'*Athenaeum* contient une collection de curiosités. Chemin de fer local pour (10 M.) **Siasconset** (pron. sconnesette; hôt.: *Ocean View Ho.*, $ 3; *Beach Ho.*, $ 2 à 3), à l'extrémité E. de l'île. A 5 kil. au S., **Surfside** (*Surfside Ho.*, $ 3), avec un magnifique ressac. Martha's Vineyard et Nantucket ont été colonisées au XVIIe s. et renferment plus d'un vestige intéressant du temps passé.

8. De Boston à Provincetown. Cape Cod.

V. la carte, p. 68/69.

120 M. OLD COLONY SYSTEM DU N. Y. N. H. & H. R. R. *(South Union Station)*, en 4 h. ¼ (prix $ 2.95; aller et retour, $ 4.80). — BATEAUX À VAPEUR, t. l. jours en été, du Battery Wharf (pl. C 1) à Provincetown (50 M. en 4 h.; aller et retour, $ 1).

De Boston à (11 M.) *South Braintree*, v. p. 85. — 20 M. *Brockton*, ville manufacturière de 40063 hab. — 27 M. *Bridgewater*, joli village de 5806 hab.; grande Ecole Normale de l'Etat, fonderies et usines à fer. — 34 M. *Middleboro*, petite ville industrielle de 6885 hab., point de jonction pour *Fall River* et *Newport* (p. 85). — 46 M. *Tremont*; embranch. sur (15 M.) *Fairhaven*, en face de *New Bedford* (bateau-bac), par *Marion* et *Mattapoisett*, deux séjours d'été.

New Bedford (hôt.: *Parker Ho.*, $ 2½ à 4; *Mansion Ho.*, $ 2), ville riante de 62442 hab., à l'embouchure de l'*Acushnet*, avec de vieilles maisons pittoresques, des fabriques en grand nombre, surtout des filatures de coton (valeur des articles fabriqués en 1900: $ 25681671) et un grand commerce de poisson. Elle se livrait autrefois à une importante pêche de la baleine et il y a encore un certain nombre de navires baleiniers dégradés. Une route de voit. (vues) contourne le *Clark's Point* avec le *Fort Taber*. — Chemin de fer direct de Boston, 56 M. en 1 h. ½ à 1 h. ¾, pour $ 1.35.

49 M. *Wareham*. — 51 M. *Onset Junction*, d'où un court embranch. conduit à (1 M. ½) *Onset Bay*, avec des bains de mer. — 55 M. *Buzzard's Bay* (Parker Ho., $ 2), point de jonction pour *Wood's Hole* (p. 108), et où commence le croissant sablonneux de la presqu'île du **cap Cod**, qui s'étend d'abord à env. 55 kil. à l'O., puis presque aussi loin au N. en se rétrécissant peu à peu pour encadrer la *Cape Cod Bay* ouverte au N. Ce cap doit son nom au mot «codfish», c.-à-d. morue, poisson qu'on pêche sur ses côtes. Les habitants, descendants des Puritains (p. 107) et excellents marins, ont conservé en partie leurs mœurs simples et originales. La cueillette des canneberges (cranberries), qui croissent ici à profusion en sept. et en oct., est une de leurs principales ressources.

62 M. *Sandwich*. — 69 M. *West Barnstable*, station pour (6 M.) *Osterville*, avec des bains de mer sur la côte S. du promontoire. — 73 M. *Barnstable* (Barnstable Inn). — 76 M. *Yarmouth*; embranch

sur (3 M.) *Hyannis*, et sur (4 M. 1/2) *Hyannis Harbor*. — 85 M. *Harwich* (Belmont, à West Harwich, $ 3); embranch. sur (7 M.) *Chatham*, d'où des omnibus mènent à *Chatham Beach* (hôt.: Mattaquason, $ 3, Chatham Beach Hotel, $ 2). — La ligne tourne à g. (N.). 89 M. *Brewster*. — 94 M. *Orleans*. — 97 M. *Eastham*. — 106 M. *Wellfleet*. — 111 M. *Truro*, avec une côte dangereuse, commandée par le phare dit *Highland Light*.

120 M. **Provincetown** (hôt.: *Central*, $ 2 1/2; *Gifford Ho.*; *Pilgrim Ho.*, $ 2), vieux et pittoresque village de pêcheurs (pêche de la morue et du maquereau), avec 4247 hab. et un bon port formé par le dernier coude du Cape Cod. La «Mayflower» (le vaisseau des Puritains, p. 107) y aborda le 11 nov. 1620. De la colline dite *High Pole Hill*, on a une bonne vue. Il y a un phare à *Race Point*, à l'extrémité E. du cap, à env. 5 kil. à l'E.

9. De Boston à Portland.

V. les cartes, p. 104/105, 68/69.

A. Par l'Eastern Division du Boston & Maine Railroad.

108 M. Chemin de fer en 3 h. 1/4 à 4 h. 1/2; prix, $ 2 1/2; wagon-salon (parlor-car), 60 c. de supplément. Cette ligne longe la côte E. du Massachusetts, du New Hampshire et du Maine et offre de fréquentes échappées sur la mer (se placer à dr.). De Portland, elle continue sur (244 M.) *Bangor* et (450 M.) *St. John* (Canada); v. R. 10 *A*.

On part de la *North Union Station* (p. 86) et l'on franchit le Charles River aussitôt après. A dr., Charlestown, avec le monument de Bunker Hill (p. 102). Près de *Prison Point*, à dr., la prison d'Etat. — 1 M. 1/2, *East Somerville*. A env. 1/2 h. à l'O., *Somerville*, avec le *Prospect Hill*, au sommet duquel un monument désigne dep. 1903 l'endroit même où fut planté en 1776 le premier drapeau américain. — Puis on passe le Mystic River. — 4 M. 1/2, *Chelsea* (p. 106). Tramway au N.-E. pour *Revere Beach*, bain de mer envahi les jours de fête par d'innombrables excursionnistes; c'est le «Coney Island» (p. 67) de Boston, avec plusieurs hôtels et des bains parfaitement organisés. Chelsea est aussi sur la ligne à voie étroite du Boston, Revere Beach & Lynn R. R., qui marche sur (9 M. 1/2) Lynn (v. ci-dessous) par *Point of Pines* (hôtel), en suivant la plage. — On franchit plus loin des marais salants, puis le *Chelsea Creek* et le *Saugus River*.

11 M. 1/2, **Lynn** (hôt.: *Prescott Inn*, à King's Beach, $ 4; *Seymour*, *Kirtland*, $ 2 à 3; *Algonquin*), ville industrielle de 68513 hab. (en 1900; 38276 en 1880), avec de très importantes fabriques de chaussures (15 à 20 millions de paires par année, de la valeur de 35 millions de dollars). Beau parc dit *Public Forest Park*. Belle vue du *High Rock*. Lynn est le centre d'un vaste réseau de lignes électr. à voie étroite, qui comprend Boston (Scollay Sq.), Salem (p. 111), Gloucester (p. 112), Newburyport (p. 113), Portsmouth (p. 113) et York Beach (p. 114).

Omnibus (15 c.; tramway en construction) de Lynn à *Lynn Beach* (hôt.: Red Rock Ho., $ 4) et à (4 M.) **Nahant** (hôt.: *Tudor*, dep. $ 4; *Rockledge*, $ 2 à 2½), promontoire avec des formations rocheuses phantastiques et une belle plage, reliée au continent par une étroite langue de terre. Tant d'hab. de Boston y ont leurs villas, qu'on l'appelle par plaisanterie: «Cold Roast Boston». Le plus beau point de la plage bordée d'écueils est le *Castle Rock*, à l'extrémité E. de la presqu'île, où l'on va par le parc du sénateur Cabot Lodge. — *Bass Point*, au S.-O., est un bain de mer dans le genre de la Revere Beach (p. 110). Bateau à vapeur, v. p. 87.

13 M. **Swampscott** (hôt.: *Lincoln Ho., Ocean Ho.*, dep. $ 4), séjour d'été et bain de mer fréquenté par le monde fashionable de Boston, avec des rochers pittoresques et une belle plage. La gare est à env. 2 kil. ½ de la mer (omnibus des hôtels, à tous les trains principaux).

Un embranch. côtoie la plage et mène par *Phillips Beach*, *Beach Bluff* (hôt. Preston, dep. $ 4; Elms, $ 2½ à 3), *Clifton* (hôt. Crowninshield, $ 2½ à 3) et *Devereux* (hôt.: Devereux Mansion, $ 2½ à 3) à (4 M.) **Marblehead**, vieille petite ville pittoresque (7582 hab.) avec un port et des fabriques de chaussures. C'est une des plus anciennes colonies de la Nouvelle-Angleterre, mais elle a perdu son importance comme place de commerce maritime. La *Banque Nationale* est l'anc. maison du colonel Lee bâtie en 1768. L'église St-Michel date de 1714. La *poste* et la *douane* occupent un édifice en briques rouges construit dans le goût colonial et achevé en 1904. L'*Old Fort*, au S. de la ville, offre une belle vue. Marblehead est la patrie du politicien *Elbridge Gerry* (1744-1814), d'après lequel on appela «Gerrymander» le système de division des collèges électoraux en faveur d'un parti.

Marblehead Nock (hôt.: Nanepashemet Ho., $ 3½ à 6; Oceanside, $ 4) dans la presqu'île qui borde le port à l'E. et qui n'est séparée du continent que par une jetée, est un bain de mer fréquenté et le siège des clubs nautiques (Eastern, Corinthian Yachting Club).

16 M. **Salem** (pron. sélemme; hôt.: *Essex House*, $ 2½ à 3), métropole du Massachusetts, est une vieille ville paisible de 35956 hab., avec un bon port, que commandent deux forts délabrés. Son commerce, jadis important, se réduit actuellement à un maigre trafic côtier. Il y a cependant d'assez grandes fabriques de chaussures.

Naumkeag, sur l'emplacement de la Salem actuelle, a été d'abord visitée, en 1626, par Roger Conant; deux ans après, le gouverneur Endicott y fonda une colonie. Salem a été quelque temps la capitale du Massachusetts. Il y eut ici en 1692 un grand procès de sorcières, dans lequel on exécuta 20 pers. innocentes sur les accusations mensongères de quelques jeunes filles. Après la guerre d'Indépendance, Salem se livra à un commerce important avec les Indes Orientales et quelques-uns de ses citoyens acquirent de grandes richesses; c'est ainsi qu'en 1810 un marchand de Salem passa pour être le plus grand armateur du monde. Salem a vu naître entre autres: *Nathaniel Hawthorne* (1804-1864), poète et écrivain, qui a été inspecteur du port de cette ville de 1846 à 1850 (la vieille maison où il naquit est le nº 27 d'Union Str., étroite rue traversière entre Essex Str. et Derby Str.; v. p. 134); *W. H. Prescott* (1796-1859), l'historien; *Maria S. Cummins* (1827-1866), auteur du «Lamplighter» (1854); le mathématicien *Benj. Peirce* (1809-1880), et le sculpteur *W. W. Story* (1819-1895). V. aussi les ouvrages: «Historical Sketch of Salem» (1879), par *Osgood & Batchelder* et «Visitors' Guide», par *Hunt & Robinson*.

L'*Essex Institute*, Essex Str., 132, renferme d'intéressantes collections historiques (ouvertes de 9 h. à 5 h.); à côté, le *Plummer Hall*, sur l'emplacement de la maison natale de Prescott, avec la

bibliothèque dite *Salem Athenaeum*. Derrière Plummer Hall, la *First Church*, la plus vieille église protestante d'Amérique (1634). La *Peabody Academy of Science*, Essex Str., 101, renferme des collections d'ethnologie et d'histoire naturelle et le *musée de marine des Indes Orientales*.

A 2 M. au N.-O. de Salem (chemin de fer) se trouve **Peabody**, nommée d'abord *South Danvers*, patrie du grand philanthrope *George Peabody* (1795-1869), auquel elle doit son nom. Le *Peabody Institute*, fondé par lui, renferme des collections, une bibliothèque et une salle de conférences. Son tombeau est dans le cimetière voisin dit *Harmony Grove Cemetery*, à l'O. de la ville. — Promenade charmante de Salem, sur la *North Shore* (côte du N.), à (2 M.) *Beverly*, à (9 M.) *Manchester*, à (12 M.) *Magnolia* et à (15 M.) *Gloucester* (v. ci-dessous), par une belle forêt, en passant à de jolies villas en grand nombre et en ayant constamment la vue de la mer. Le trajet dans la direction du S. à (4 M.) *Swampscott* et à (6 M.) *Lynn* est aussi très intéressant.

Des embranchements mènent de Salem à (4 M.) *Marblehead* (p. 111), à *Lawrence*, à *Wakefield*, à *Lowell*, etc.

La ligne passe dans un tunnel et franchit le North River. — 18 M. **Beverly** (*Trafton Ho.*, $2; *Cabot Ho.*, $2), ville de 13884 hab. en 1900, avec un bon port, auj. peu animé et des fabriques de chaussures.

De Beverly a Gloucester et a Rockport, 17 M., chemin de fer en 3/4 d'h. (prix du trajet 43 c.). La ligne suit la **côte du Nord** (*North Shore*), avec ses baies superbes et d'innombrables villas de riches Bostoniens jusqu'à l'extrémité du *Cape Ann*. On passe par *Montserrat*, *Pride's Crossing*, *Beverly Farms* et *West Manchester*, tous avec de jolies villas, et (7 M.) **Manchester-by-the-Sea** (hôt.: *Masconomo*, dep. $5; *Brownland Cottages*, dep. $3; *Manchester Ho.*, $2 à 3), riante station de bains de mer, dont les maisons pittoresques s'étagent jusqu'à une certaine hauteur sur les rochers de la côte. Une curiosité, c'est la *Singing Beach* (plage chantante), dont le sable blanc émet un son, quand on le remue. — Omnibus de la (9 M.) *Magnolia Station* pour (2 M. 1/2 au S.-E.) **Magnolia** (hôt.: *Magnolia*, $3 à 5; *Ocean Side*, dep. $4; *Hesperus*, dep. $4; *Aborn*, $4; *Oak Grove*, $2 1/2 à 3), bain de mer dans un site charmant, près de la belle plage dite *Crescent Beach*. Magnifique forêt, qui s'étend jusqu'à la plage. Non loin à l'E., *Rafe's Chasm*, une fissure du rocher profonde de 18 m. et large de 2 à 3 m., et en face, le *Norman's Woe*, noir écueil, connu par le «Naufrage de l'Hesperus» de Longfellow. Un certain nombre d'Indiens Penobscot campent en été près de Magnolia et vendent des corbeilles tressées, etc. Les magnoliers, qui ont donné leur nom à la ville et qui fleurissent en juillet, croissent dans un marais près de la gare.

13 M. **Gloucester** (pron. glostre; hôt.: *Surfside*, dep. $2), petite ville pittoresque de 26121 hab., passe pour être le plus grand port de pêcheurs du monde; ses flottilles comptent de 5 à 6000 hommes. Parmi les navires transatlantiques qui mouillent dans son port sûr et spacieux, il y a un certain nombre de bâtiments siciliens, qui apportent du sel pour saler les poissons. Gloucester est un séjour favori des peintres. Rudyard Kipling célèbre le courage de ses pêcheurs dans son récit: «Captains Courageous» (1897). *Eastern Point*, avec un phare à son extrémité, protège le port extérieur. C'est là que se trouve (2 M. 1/2) *East Gloucester* (hôt.: Hawthorne Inn, $3; Beachcroft, Delphine, etc., $2 1/2 à 3), petit bain de mer prospère, relié à la gare par un tramway électr., avec une vue splendide sur le port et la ville de Gloucester aux nombreuses tours. Les *Bass Rocks* et *Good Harbour Beach* (hôt.: Thorwald, $4; Moorland, $2 1/2 à 5) se trouvent dans le voisinage au N.-E., en face des deux phares de *Thatcher's Island*. Près de *West Gloucester*, le beau *Mount Anne Park*. Excursion favorite dite «Round the Cape» (autour du Cap; 14 M.). De Gloucester, on visite aussi beaucoup (3 M.) *Rafe's Chasm* (v. ci-dessus) et *Norman's Woe* (v. ci-dessus).

La ligne aboutit à (17 M.) *Rockport*, d'où on va par le tramway electr., en passant à de grandes carrières de granit, à (2 M.) *Pigeon's Cove* (hôt.: Ocean View Ho., Linwood, $ 2½ à 3), séjour d'été non loin de l'extrémité N. du **Cape Ann**, et à (1 M. ½) *Land's End* (hôt.: Turk's Head, $ 3 à 5). Pour achever le tour du cap, on continue en tramway par *Lanesville*, *Bay View*, *Annisquam* (hôt.: Overlook, $ 2½ à 3½) et *Riverdale*, et l'on revient ensuite à Gloucester.

La ligne continue dans la direction du N. — 23 M. *Hamilton* et *Wenham*, avec son lac, le *Wenham Lake*, situé à l'O. de la voie et d'où l'on extrait beaucoup de glace; les glacières sont à g. (embranch. au N.-E. sur *Essex* et *Conomo*). — 28 M. *Ipswich* (Agawam Ho., $ 2 à 2½), vieille petite ville de 4658 hab. Puis on franchit le *Park River*.

37 M. **Newburyport** (hôt.: *Wolfe Tavern*, $ 2½ à 3), vieux port de mer de 14478 hab., à l'embouchure du *Merrimac*. Comme beaucoup d'autres villes des côtes de la Nouvelle-Angleterre, elle a quitté le commerce maritime pour l'industrie manufacturière (chaussures, cotonnades, argenterie, etc.). State Str. renferme la *bibliothèque publique* (Public Library), vieil édifice datant de l'époque coloniale, dans lequel Washington et Lafayette reçurent l'hospitalité, et le *musée de marine*, avec des curiosités transatlantiques. Dans High Str., une bonne *statue de Washington*, bronze par Ward.

Tramways électr et bateaux à vapeur (sur le Merrimac), t. l. jours, de Newburyport à (4 M.) **Salisbury Beach** (hôt.: *Cushing*, dep. $ 1; *Seaside Ho.*, $ 2), plage avec bains qui s'étend de l'embouchure du Merrimac sur une longueur de 6 kil. au N. — Tramway aussi pour **Plum Island** (*Plum Island Ho.*, $ 2½ à 3), longue dune de sable, qui de l'embouchure du Merrimac s'avance au S. sur un espace d'env. 19 kil. Un bateau à vap. remonte le Merrimac jusqu'à (11 M.) *Haverhill*. — Embranch. de Newburyport sur Salisbury (v. ci-dessous) et (5 M.) *Amesbury*, où séjourna dep. 1840 *John G. Whittier* (1807-1892), qui célébra les environs dans ses poèmes (v. p. 115).

La ligne franchit le Merrimac sur un pont long de 460 m. (vue), traverse les *Folly Hill Woods* au delà de (39 M.) *Salisbury* (tramway électr. pour *Salibury Beach*, v. ci-dessus) et entre dans l'Etat du *New Hampshire* («Granite State», c.-à-d. Etat-de-Granit). Plus loin, par des marais salants. — 46 M. ½, *Hampton* (Whittier Ho., $ 2 à 2½), station pour **Hampton Beach** (hôt.: **Boars Head*, $ 2 à 3; *Sea View Ho.*, $ 2 à 3), à 5 kil. au S.-E. (omnibus à la gare). — 49 M. *North Hampton*, d'où des diligences (stages) mènent à (5 kil. ½) **Rye Beach** (hôt.: *Farragut*, dep. $ 5; *Sea View*, $ 3½; *Sawyer Ho.*, $ 3, etc.; tramway électr. pour Portsmouth, v. ci-dessous), bain de mer le plus fréquenté du New Hampshire. Un charmant chemin longe la plage de Rye Beach au N. jusqu'à (4 M.) *Straw Point*, station du câble transatlantique pour l'Europe et station de sauvetage de l'Etat. — 51 M. ½, *Greenland*, station pour (2 M. ½) l'extrémité N. de Rye Beach.

57 M. **Portsmouth** (hôt.: **Rockingham*, dep. $ 4; *Kearsarge*, $ 2 à 3; *Langdon*, $ 2), port de mer de 10637 hab., le seul du New Hampshire, dans une île à 5 kil. de l'embouchure de la *Piscataqua*

est une ville paisible et vieillotte avec des rues bordées d'arbres. On y voit encore plusieurs vieilles maisons intéressantes de l'époque coloniale. *St. John's Church,* église reconstruite en 1806, contient quelques souvenirs historiques. Dans l'*Athenaeum,* une bibliothèque et un musée. Dans l'île dite *Continental* ou *Fernald's Island,* dans le fleuve, un *chantier de marine des Etats-Unis* (Kittery U. S. Navy Yard; bateau-bac de Daniel Str.), où l'on construisit entre autres le «Kearsarge», vaisseau cuirassé, connu par la guerre de Sécession. Cette île est reliée par un pont à *Kittery,* village situé sur la rive N. C'est à Portsmouth que naquirent T. B. Aldrich, le poète (né en 1836), James T. Fields (1817-1881) et B. P. Shillaber (Mrs. Partington, 1814-1890).

Des omnibus desservent t. les j. (4 kil.) ***Newcastle*** (*Wentworth Ho., dep. $ 5), séjour d'été à l'entrée du port.

De Portsmouth aux Isles of Shoals, 10 M., bateau à vap. plusieurs fois par jour, en 1 h. Les ***Isles of Shoals,** neuf îles rocheuses à 6 ou 9 M. de la plage, sont un séjour d'été très couru. ***Appledore*** (Appledore Ho., $ 4; 400 lits) et ***Star Island*** (Oceanic Ho., $ $3^1/_2$; 300 lits) sont les plus grandes de ces îles. Au S.-O., ***White Island,*** avec un phare visible de bien loin. V. aussi: «Among the Isles of Shoals» par *Celia Thaxter,* et «Appledore», par *Lowell.*

*De Portsmouth a York Beach, 10 M., chemin de fer en $^3/_4$ d'h. — York Beach (hôt.: *Marshall, Albracca,* $ $2^1/_2$ à $3^1/_2$; *Yorkshire Inn,* $ 3, *Varrell Ho.,* $ 2 à 3, et *Harmon,* $ $2^1/_2$ à 3, Station York Harbor; *Garrison,* $ $2^1/_2$ à 3, surles Long Sands, Long Beach Station; **Passaconway Inn,* $ 5, *Young's,* $ $2^1/_4$ à 4, *Fairmount,* $ $2^1/_2$, *Ocean Ho.,* $ 2 à $3^1/_2$, *Atlantic, Wahnita,* $ 2 à 3, etc., York Beach Station) est une longue bande de sable avec des hôtels et des villas en grand nombre. A l'extrémité N., le *Cape Neddick,* d'où le «Nubble» rocheux s'avance avec son phare dans la mer; 7 kil. plus loin, au N., la belle falaise dite **Bald Head Cliff* (haute de 26 m.). Encore plus loin, au N., *Ogunquit Beach* (hôt.: The Ontio, $ 3 à $3^1/_2$; Cliff Ho., $ 2 à 3). Dans l'intérieur des terres s'élève, à env. 9 kil. $^1/_2$ de York Beach, le *Mt. Agamenticus* (205 m.; *vue).

La ligne franchit la Piscataqua et entre dans l'Etat du *Maine* (Pine Tree State, c.-à-d. «Etat des Pins»), le plus au N.-E. de l'Union; la douzième partie de sa superficie se compose d'eau et surtout de lacs, tandis que les 64 $^0/_0$ du sol sont couverts de forêts giboyeuses. — 67 M. *Conway Junction;* embranch. sur North Conway (v. p. 144-145). Près de (74 M.) *North Berwick,* l'Eastern Division (ligne de l'E.) du Boston & Maine Railroad croise la Western Division (ligne de l'O.), avec laquelle elle change de rôle. (Les deux lignes ont les mêmes stations; mais, comme la plupart d'entre elles se trouvent du côté de la mer, on les a décrites ci-après, v. R. 9 *B.*).

108 M. *Portland,* v. p. 91.

B. Par la Western Division du Boston & Maine Railroad.

115 M. Chemin de fer en 3 à 4 h. (prix comme p. 110).

Départ de la *North Union Station* (p. 86). La ligne suit d'abord la même direction que l'Eastern Division (p. 110), jusqu'à ce qu'elle tourne au N. au delà du pont sur le *Mystic River.* — 7 M. *Melrose,* avec le *Langwood Hotel,* séjour d'hiver fréquenté. A g., sur les collines des **Middlesex Fells,* un parc anglais mesurant

7 kil. car. — 10 M. *Wakefield*, embranch. sur (30 M.) *Newburyport* (p. 113).

23 M. **Andover** (pron. ènnedovre: hôt.: *Phillips Inn*, $2 à 3, recomm.), ville calme de 6813 hab., est connue par ses établissements d'instruction. L'*Andover Theological Seminary*, fondé en 1780, est le séminaire de prédicateurs le plus important des congrégationnalistes en Amérique (16 étudiants). La *Phillips Academy* (400 étudiants), fondée en 1780, la *Punchard High School* et l'*école normale pour femmes* (Abbott Female Seminary) jouissent d'une grande réputation. Après la publication de «La Case de l'oncle Tom» (v. p. 73, 118), Mrs. Harriet Beecher-Stowe demeura à Andover; sa maison est occupée maintenant par la Phillips Inn (v. ci-dessus); et Mrs. Ward (Eliz. Stuart Phelps) y naquit dans une maison dite *Phelps House* qui existe encore. A *North Andover* (sur la ligne du Peabody & Lawrence), les grandes filatures de coton de la maison Stevens, et la maison d'*Anne Bradstreet* (m. 1672), la première femme poète d'Amérique.

26 M. *South Lawrence,* sur la rive dr. du *Merrimac,* en face de **Lawrence** (hôt.: *Franklin Ho.*, $ 2 à 3; *Brunswick,* $ 2), une des villes manufacturières les plus importantes de la Nouvelle-Angleterre, avec 62 559 hab. Les grandes filatures de coton et de laine, sur les deux rives du Merrimac, occupent plus de 20 000 ouvriers et une chute de 8 m. 50, avec une force de 10 000 chevaux, produite par une énorme digue, construite en 1845, leur procure la force hydraulique nécessaire. La valeur des produits s'est élevée en 1900 à $ 44 703 278. Les *Washington Mills* employent à elles seules 6500 ouvriers et les *Pacific Mills* en occupent 5500; les premières fabriquent env. 6 millions 1/2 de kilos de fil et les secondes produisent env. 100 millions de mètres d'étoffe par année.

On continue sur la rive dr. du Merrimac. — 32 M. 3/4 *Bradford*, avec une Académie pour jeunes filles fondée en 1803. — 33 M. 1/4 **Haverhill** (pron. héveril; hôt.: *Webster,* $ 2 1/2), ville de 37 175 hab. avec d'importantes fabriques de chaussures (valeur des produits en 1900: $24 394 530). Dans la Main Str., une statue de Hannah Duston (p. 140). Le poète *Whittier* (p. 113) naquit dans une maison désignée auj. par une plaque de bronze, près du *lac de Kenoza,* (où il a placé la scène de son «Snowbound»), à 1 kil. 1/2 au N.-E. de Haverhill. Embranch. de Haverhill à (16 M.) *Newburyport* (p. 113).

La ligne entre dans l'Etat du *New Hampshire* (p. 113) et quitte le Merrimac. — 41 M. *Newton Junction;* embranch. sur *Merrimac.* A g. le *Country Pond;* à dr. la *Morse Hill* (95 m.). — 51 M. *Exeter* (buffet; 4922 hab.), siège d'une seconde Phillips Academy (v. ci-dessus), où étudièrent entre autres: Daniel Webster (p. 91), G. Bancroft (p. 41) et Edw. Everett (p. 91). A dr., l'*Exeter River.* — 68 M. *Dover* (American Ho., $2 à 2 1/2), ville manufacturière (cotonnade

et laines) de 13207 hab., fondée en 1623 sur le *Cocheco,* est le point de jonction des lignes pour (28 M.) *Alton Bay* (p. 142) au N.-O. et pour (11 M.) *Portsmouth* (p. 113) au S.-E.

La ligne entre dans l'Etat du *Maine* et franchit le *Salmon Falls River* près de (72 M.) *Salmon Falls,* où il y a des filatures de coton. Près de (78 M.) *North Berwick,* la Western Division croise l'East Division (v. p. 114). — 85 M. *Wells Beach* (Bay View Ho., $1 à 2). A dr., belle échappée sur la mer. — 90 M. *Kennebunk*; embranch. sur (5 M.) **Kennebunkport** (hôt.: *Old Fort Inn,* $4 à 6; *Oceanic,* $2 à 5; *Cliff Ho.,* $3; *Parker Ho., Arlington, Nonantum,* $2 1/2 à 3), vieux village de pêcheurs à l'embouchure du *Kennebunk,* séjour d'été fréquenté (jolie vue du *Cap Arundel*). — 99 M. *Biddeford* (hôt.: Thatcher, $2 à 3; Goose Rocks, $1 à 2), avec 16 145 hab., et (100 M.) *Saco* (Saco Ho., $2), avec 6122 hab., villes industrielles sur les deux rives du *Saco,* qui forme ici une chute de 16 m. et fournit la force hydraulique nécessaire aux filatures de coton, fabriques de machines, scieries, etc.

Des bateaux à vap. descendent le Saco jusqu'à (8 M.) *Biddeford Pool* (Evans Ho., $2 1/2), à son embouchure; correspondance avec l'Orchard Beach Railway (v. ci-dessous) à *Camp Ellis.*

104 M. **Old Orchard Beach** (hôt.: **Old Orchard Ho.,* $4; *Fiske, Everett,* $2 à 5; *Seashore,* $3 à 4; *Velvet,* 600 lits, dep. $3; *Aldine,* $2 1/2 à 3 1/2; *Lawrence Ho.,* $2 à 2 1/2) est un des bains de mer les plus agréables et les plus fréquentés de la Nouvelle-Angleterre. L'embarcadère (pier), long de 594 m., a été bâti en 1898. La gare est près de la plage; à g., les grands hôtels. La plage s'étend du Saco jusqu'à (16 kil.) Scarborough; le chemin de fer (Beach Railway) mène de *Camp Ellis* (v. ci-dessus) à l'*Old Orchard Beach Junction,* sur la ligne de l'Eastern Division.

De (109 M.) *Scarborough,* des omnibus conduisent à (3 M.) *Scarborough Beach* (hôt.: *Kirkwood Inn, $2 1/2 à 5; Atlantic, $2 1/2 à 3) à 2 M. au N. de *Prout's Neck* (hôt.: Jocelyn Ho., $2 1/2 à 4 1/2; Checkley, $2 1/2 à 3 1/2; Southgate Ho., $2 1/2). — Plus loin, la ligne traverse le *Fore River* et atteint l'Union Station de Portland.

115 M. **Portland.** — Hôtels: *Lafayette*, Congress Str., au coin de Park Str., av. salle à manger à l'étage supérieur (vue), $3 à 5; *Congress Square,* $3 à 5; *Falmouth House,* Middle Str., au milieu de la ville, $3 1/2 à 5; *Preble House*, Monument Sq., $3 à 5; *Columbia*, Congress Str., 645, $2 1/2 à 4; *West End,* en face de l'Union Station, $2 1/2 à 3 1/2.

Bateaux à vapeur de Portland à *Boston* (t. l. jours en 8 h., $1; salon dit state-room, $1 à 2), à *New York* ($5, av. cabine; surtaxe pour un salon), à *Eastport* et à *St. John*, à *Mount Desert*, à *Jonesport* (p. 122) et au *Kennebec River*. Du *Custom House Wharf* (quai de la Douane), de petits bateaux à vap. partent pour *Harpswell*, *Peak Island*, *Cushing's Island*, et autres points de la *Casco Bay*. En hiver, les paquebots transatlantiques de la Dominion et Allan Line abordent à Portland.

Tramways électr., dans les rues principales, pour les gares et les faubourgs.

Portland, ville de 50 145 hab., la plus grande du Maine, dans un beau site sur une presqu'île de granit qui s'avance dans la

Casco Bay, possède un excellent port, défendu par six forts. Elle se livre à un commerce important avec l'Angleterre et les Indes Occidentales. Les arbres nombreux qui ombragent ses rues lui ont fait donner le nom de *Ville-Forêt* («Forest City»).

La ville a été fondée en 1632 et nommée d'abord *Machigonne* ou *Casco*, puis *Falmouth*. Elle eut beaucoup à souffrir des attaques des Indiens et des Français; les Anglais la détruisirent presque entièrement en 1775. Reconstruite après la guerre, elle reçut le nom de Portland en 1786. C'est à Portland que naquit H. W. Longfellow (p. 104).

Congress Street, la rue principale, traverse toute la presqu'île de l'O. à l'E. A peu près au milieu de cette rue, l'*hôtel de ville* (City Hall), grand bâtiment à dôme de couleur claire. Non loin du S., dans Middle Str., la *poste*, avec un portique corinthien. A l'E. de l'hôtel de ville, Congress Str. passe au *Lincoln Park* (à dr.) et à la *cathédrale catholique* (à g.), et un peu plus loin, à l'*Eastern Cemetery* (à dr.), cimetière où il y a d'intéressants tombeaux, puis à une *tour de belvédère* (Observatory; pourb.), sur le *Munjoy's Hill* (49 m.), d'où l'on embrasse un magnifique panorama de la ville, du port, des White Mts (p. 145) et des Sandwich Mts. (panorama d'Abner Lowell). La rue aboutit à l'*Eastern Promenade*. Au S. de l'Eastern Cemetery (v. ci-dessus), au coin des Hancock et Fore Strs., près de la Grand Trunk Station, s'élève la *maison natale de Longfellow* (v. ci-dessus).

A l'O. de l'hôtel de ville, Congress Str. conduit au Monument Square, où il y a un *monument des Guerriers*, par Franklin Simmons. Ensuite, à dr., la *Wadsworth Mansion* (entrée, 25 c.), construite par le général Peleg Wadsworth (1785-1786), grand-père de Longfellow, et où le poète habita souvent; une annexe (de 1903) renferme la bibliothèque de la *Société historique du Maine*. Plus loin, une statue de Longfellow, par Franklin Simmons, se dresse au coin de *State Street*, rue qui mène à g. au port, et qui renferme quelques vieilles maisons remarquables de l'époque coloniale et trois belles églises (*Congregational, St. Luke's Cathedral* et *St. Dominic's*). A l'extrémité de la rue, la *Western Promenade*, sur le *Bramhall's Hill* (53 m.). Non loin au N. de là, le *Deering's Oaks Park*, à la ville.

Mentionnons encore: la *douane* (Custom House), près du Boston Steamboat Wharf; *le Maine General Hospital*; l'*Universalist Church*, église qui a un très grand orgue; l'*Association chrétienne de Jeunes gens*; la *Société d'histoire naturelle* et la *bibliothèque publique* (52000 vol.).

Les environs de Portland sont très jolis. Excursions en tramway ou en voit à l'*Evergreen Cemetery* (2 M. 1/2), à *Riverton Park* (5 M. 1/2), à *Falmouth Foreside* (à 6 M. au N.), *Underwood Springs* et *Yarmouth Foreside* (12 M.) et au (3 M.) *Cape Cottage Park* (avec théâtre, casino et restaur.), et aux (9 M.) *Twin Lighthouses* (phares), tous les deux sur le **Cape Élizabeth*, au S. Parmi les excursions plus longues, mentionnons celle à la baie dite *Bay of Naples* (p. 131; aller et retour $2).

La baie dite *Casco Bay contient quantité de jolies îles boisées, dont plusieurs sont des séjours d'été favoris, entre autres: (3 M.) *Cushing*

Island (beaux rochers); (2 M. 1/2) *Peak Island* (Peak Island Ho., $ 2 à 3; Coronado-Union Ho., $ 2, et d'autres fréquentés par les excursionnistes; théâtre d'eté); (4 M.) *Long Island* (hôt.: Dirigo Ho., $ 2; Granite Spring Ho., $ 1 à 3) et (6 M.); *Little Chebeaque* (hôt. Sunnyside, $ 2 à 3).

10. De Portland à Mount Desert.

A. Par Bangor.

190 M. Maine Central Railroad jusqu'à (180 M.) *Bar Harbor Ferry*, en 5 h. 1/2 à 7 h. 3/4; et bateau-bac de là à (10 M.) *Bar Harbor*, en 45 min. (billet direct, $ 5; salon, $ 1 1/4; cabine av. lit, dite «sleeper», $ 2).

Au départ de *Portland* (v. p. 116), on a un joli coup d'œil en arrière sur la ville; puis, on franchit le *Presumpscot*. — 11 M. *Cumberland Junction* (p. 127). La ligne croise le Grand Trunk Railway près de (15 M.) *Yarmouth Junction* (p. 130). — 30 M. **Brunswick** (*buffet; Brunswick Ho.*, $ 1 1/2), ville florissante de 6806 hab., sur la rive dr. de l'*Androscoggin*, qui forme ici trois petites chutes, possède le Bowdoin College (pron. bôd'n; près de la gare), une des écoles supérieures les plus influentes de la Nouvelle-Angleterre (391 étudiants). La galerie de peinture du collège dite *Walker Art Building*, avec des fresques d'Elihu Vedder, Abbott Thayer, Kenyon Cox et John Lafarge, comprend env. 150 tableaux, entre autres des portraits de Madison et de Jefferson, par Gilbert Stuart, et des œuvres qui portent des noms célèbres, tels que: Hogarth, Brouwer, Berchem, Hondecoeter, Van Dyck (portrait), Rubens et Téniers. Mrs. Stowe a écrit son roman de «La Case de l'oncle Tom» (p. lix) à Brunswick, tandis que son mari était professeur au Bowdoin College (1851-1852). Longfellow (p. 104), qui fit partie des élèves de cet établissement comme Hawthorne (p. 111) et le gouverneur Andrew (p. 106), fut professeur ici de 1829 à 1835.

Brunswick est le point de jonction du chemin de fer pour *Bath* et (56 M.) *Rockland* (R. 10 *B*), ainsi que des lignes pour (20 M.) *Lewiston* (p. 127) et *Leeds Junction* (p. 127).

La ligne franchit l'Androscoggin et se dirige au N., le long de la rive g. du *Kennebec*. — 48 M. *Iceboro*, avec les plus grandes glacières du monde (on expédie chaque année 1 million de tonnes de glace du Kennebec dans toutes les régions du monde). — 56 M. *Gardiner* (Evans Ho., $ 2 à 2 1/2), avec 5501 hab., qui gagnent leur vie en sciant du bois en été, et en cassant la glace en hiver. Tramway électr. pour Augusta (v. ci-dessous), par *Hallowell*, le long de la rive O. du Kennebec.

63 M. **Augusta** (hôt.: *Augusta Ho*, *Cony Ho.*, $ 2 à 3), capitale du Maine, avec 11 683 hab., est située sur les deux rives du Kennebec, à 10 min. en aval de l'énorme *digue du Kennebec*, qui fournit aux fabriques de la ville une puissante force hydraulique. Les bâtiments les plus remarquables sont la *poste*, la *Lithgow Library*, l'*hôtel de ville* et le *palais de l'Etat*, bel édifice de granit, avec une *vue splendide de son dôme. De l'autre côté du fleuve, le grand

asile d'Aliénés de l'Etat et le *Kennebec Arsenal.* Des bateaux à vap. font le service entre Augusta et Gardiner (p. 118), en correspondance avec les grands vapeurs pour Portland, Boston, etc.

Plus loin, on franchit deux fois le Kennebec. 82 M. *Waterville* (buffet; Elmwood Ho., $ 2 à 3$^1/_2$), avec 9477 hab., de grandes filatures de coton et une université de baptistes (Colby College; 200 étudiants), fondée en 1820, est le point de jonction de la ligne de Lewiston du Maine Central R. R. (p. 127) et d'un embranch. pour (18 M.) *Skowhegan* (5180 hab.). Le Kennebec forme ici les chutes dites *Taconic Falls.* — La ligne franchit le Kennebec, puis elle quitte ce fleuve et traverse la ligne de partage des eaux du Kennebec et du Penobscot. — 96 M. *Burnham;* embranch. sur (34 M.) *Belfast* (4615 hab.), sur la Penobscot Bay. — 103 M. *Pittsfield;* embranch. sur (8 M.) *Hartland.* A dr., le *Sebasticook River.* — 110 M. *Newport,* point de jonction d'une ligne au N. sur *Dexter, Dover* et (66 M.) *Greenville* (v. ci-dessous).

137 M. **Bangor** (*buffet;* hôt.: *Bangor Ho.,* 2^1/_2$ à 3, recomm.; *Penobscot Exchange, Bangor Exchange, Windsor,* $2 à 2$^1/_2$), ville de 21 850 hab., la troisième du Maine, est située sur la rive dr. du *Penobscot* qui y devient navigable, à env. 90 kil. de la mer. Sa principale industrie est le sciage et le transport par eau du bois de construction, dont plus de 150 000 stères lui arrivent chaque année des immenses forêts du Maine septentrional (v. p. 114). On remarque entre autres édifices importants: la *douane,* le *séminaire* (des prédicateurs), l'*hôtel de ville,* le *palais de Justice* et l'*Association chrétienne de Jeunes gens* (v. p. 36).

De Bangor a St. John dans le Nouveau-Brunswick (Canada), 205 M. chemin de fer en 6 h. $^3/_4$ à 7 h. $^1/_4$ (De Boston à St. John, 450 M., en 15 à 17 h.). 8 M. $^1/_2$, *Orono,* avec l'Université de l'Etat du Maine (550 étudiants). 13 M. *Oldtown,* point de jonction pour la ligne de Greenville (v. ci-dessous). — 59 M. *Mattawamkeag,* autre point de jonction d'une ligne pour Greenville (v. p. 120). Au delà de (115 M.) *Vanceboro* (buffet), la ligne franchit le *St. Croix* et la frontière du Canada. 121 M. *Mc Adam Junction;* embranch. au S sur (43 M.) *St. Andrews* (*Algonquin Hot., $3 à 5). — 161 M. *Fredericton Junction;* embranch. au N. sur (22 M.) Fredericton (hôt.: *Queen's, Barker,* $2 à 2$^1/_2$), capitale du Nouveau-Brunswick et ville de 7117 hab., sur la rive dr. du St. John River, sur lequel des bat. à vap. desservent (84 M.) St. John (v. ci-dessous; excursion intéressante au point de vue du paysage; v. *le Canada,* par Bædeker). — 205 M. **St. John** (hôt.: *Royal,* $3; *Dufferin,* 2^1/_2$ à 3; *Victoria,* $2 à 3; *New-Victoria,* $2 à 2$^1/_2$), ville de 40711 hab. et place de commerce la plus importante du Nouveau-Brunswick, dans un beau site, à l'embouchure du St. John River dans la Fundy Bay. V. *le Canada,* par Bædeker.

De Bangor a Greenville (*Moosehead Lake*), 89 M., ligne du Bangor & Aroostook R. R., en 4 h. pour $2.90. Près de (13 M.) *Oldtown* (v. ci-dessus), la ligne se détache à g. du chemin de fer de St. John, et passe par une contrée peu peuplée, çà et là pittoresque. — 40 M. *Milo Junction;* la ligne de Greenville se détache à g. (O.) de la grande ligne pour Van Buren (v. p. 120). — 53 M. *Dover,* près de laquelle débouche la ligne de Newport et Dexter (v. ci-dessus). — 89 M. **Greenville** (hôt.: *Moosehead Inn, Eveleth Ho.,* $2 à 3), à l'extrémité S. du

Moosehead Lake (312 m.), le plus grand lac du Maine (circonférence, 650 kil.; longueur, 56 kil.; largeur, 1 kil. $^1/_2$ à 24 kil.). Le lac est tr-

poissonneux et l'on rencontre l'élan (moose), le renne (caribou), le cerf et la gelinotte (ruffled grouse) dans les forêts environnantes. En juin et en juillet, les mouches noires (black flies) et les moustiques y sont très désagréables. — Un petit bateau à vap. en correspondance avec les trains part, en été, de Greenville pour le (17 M.) *Mt. Kineo* (536 m.; *vue), qui s'avance du côté E. dans le lac et le réduit à 1 kil. 1/2 de largeur. Le **Mt. Kineo Hotel* (dep. $3; 500 lits) est le grand rendez-vous des pêcheurs à la ligne. Le bateau à vap. continue jusqu'à l'extrémité N. du lac, où un portage (v. p. 195), long de 3 kil., mène au cours supérieur du Penobscot. Les touristes peuvent descendre le Penobscot et ses lacs dans des canots d'écorce de bouleau, en 6 ou 8 jours (avec un guide), jusqu'à *Mattawamkeag* (p. 119). Du lac Moosehead on peut aller aussi en canot à Fort Kent ou à Van Buren (v. ci-dessous) sur l'*Allagash* et le *St. John*. Le *Mt. Catahdin* (1641 m.), montagne de granit, située sur la rive g. du Penobscot et que l'on aperçoit au N.-E. du lac Moosehead quand il fait beau, offre une belle vue (stations du ch. de fer, v. ci-dessous). — Greenville est aussi la station du Canadian Pacific Railway de St. John (p. 119) au (84 M. de Greenville) *lac Megantic* (rendez-vous des sportsmen) et à (151 M. de Greenville) *Sherbrooke* (v p. 131).

De Bangor a Fort Kent (218 M.) et Van Buren (234 M.): ligne du Bangor & Aroostook R. R. en 8 h. pour $6.40 et 8.65; wagon-salon (parlor-car) pour Caribou ($1) et wagon-lit ($2). Cette ligne dessert l'«Aroostook Region», fréquentée par les sportsmen et les pêcheurs à la ligne; s'informer auprès du «Traffic Manager» à Bangor. — Jusqu'à (46 M) *Milo Junction*, v. p. 119. — 41 M. *Brownville Junction*; embranch. au N. sur (9 M.) *Catahdin Iron Works* (Silver Lake Ho.). On croise une ligne du Canadian Pacific R. R. Ensuite, les territoires du *Schoodic Lake* et du *Seboois Lake*, fréquentés par les chasseurs. 73 M. *Norcross* (Norcross Ho., $2), station pour les *Twin Lakes* et pour les *Debsconeag Lakes* (18 M.; «Camp», $2), où l'on va en bat. à vap. ou en canot. — 80 M. *Millinocket*, à env. 5 kil. à l'E. du *Millinocket Lake*. — 90 M. *Stacyville* (East Branch Ho., $1) et (103 M.) *Sherman* (Aroostook Ho., $1) sont les stations du ch. de fer les plus proches du Mt. Catahdin (env. 30 kil. à l'O.; v. ci-dessus). — 104 M. *Patten Junction*; embranch. au N. sur (6 M.) *Patten* (hôt.: Patten Ho., Palmer Ho., $2). — 124 M. *Ashland Junction*, où la ligne se bifurque. L'embranch. de dr. mène à l'E. à (141 M.) *Houlton* (hôt.: Snell Ho., Exchange, $2), rejoint la ligne du Canadian Pacific R. R. et se dirige au N. sur (234 M.) *Van Buren* (Van Buren Ho, $2), par (180 M.) *Fort Fairfield Junction* (embranch. sur *Fort Fairfield* et *Aroostook*; v. *le Canada*, par Bædeker) et (200 M.) *Caribou* (hôt.: Vaughan, Burleigh, $2; embranch. sur *Limestone*, 16 M., Bangor & Aroostook Ho., $1 1/2). — L'embranch. de g. (d'Ashland Junction, v. ci-dessus) conduit au N. à (167 M.) *Ashland* (hôt.: Ashland Ho., Exchange, $1 1/2) et à (218 M.) *Fort Kent* (hôt.: Eagle, Morneault, $2), où il y a un bateau-bac pour *Clairs* en Canada, de l'autre côté du St. John. V. *le Canada*, par Bædeker.

La ligne pour Bar Harbor franchit le Penobscot et conduit au S.-E. à (167 M.) *Ellsworth*, ville de 4297 hab. qui construit beaucoup de navires, sur l'*Union River* navigable jusque là; plus loin, elle passe au *Green Lake*, lac poissonneux, à g., et à un autre petit lac à dr., et mène à (173 M.) *Washington Junction*, où les montagnes de Mt. Desert deviennent visibles à dr.

De Washington Junction a Eastport ou a Calais: 102 M., chemin de fer en 3 h. 3/4. La ligne traverse le *Washington County*, région sauvage et semée de lacs. — 9 M. *Franklin*; 24 M. 1/2, *Unionville*; 29 M. *Cherryfield*, avec 1859 hab.; 35 M. *Harrington*; 38 M. 1/2 *Columbia*; 41 M. 1/2 *Columbia Falls*; 46 M. *Jonesboro*; 53 M. 1/2 *Whitneyville*; 57 M. *Machias*, ville de 2082 hab. 61 M. 1/2 *East Machias*, à 3 M. 1/2 au N.-O. de *Machiasport*. La ligne tourne au N. 75 M. *Marion*. 86 M. *Ayer's Junction*, où la ligne se bifurque. L'embranch. de dr. mène au S.-E. à (102 M.) *Eastport* (p. 129), par (89 M. 1/2) *Pembroke* et (94 M. 1/2) *Perry*. — L'embranch. de g. con-

de g. continue au N. sur (98 M. 1/2) *St. Croix Junction* et (102 M.) **Calais** (p. 129), où il rejoint le réseau des lignes du Canada (v. R. 13 et *le Canada*, par Bædeker). [St. Croix est le point de jonction d'un embranch. (17 M.) au N.-O. sur *Princeton* (hôt.: Sunset Camp, $ 2; Ouananiche Lodge, etc.), centre d'excursions au *Grand Lake* (bateau à moteur et route de voit.) et à d'autres rendez-vous des pêcheurs à la ligne.]

180 M. *Mount Desert* ou *Bar Harbor Ferry* (buffet; Bluffs Ho., $ 2). Le train s'arrête près du bateau à vapeur, qui marche sur (190 M.) *Bar Harbor* (p. 123) de l'autre côté de la *Frenchman Bay*, en touchant parfois en route aux séjours d'été du continent: *Sullivan* (Manor Inn, $ 2 1/2 à 3), *Hancock Point* et (185 M.) *Sorrento* (Sorrento Ho., $ 3 à 5, avec un bon café-restaur.).

B. Par Rockland.

156 M. Maine Central Railroad jusqu'à (86 M.) *Rockland*, en 3 h. 3/4, et bateau a vapeur de là à (70 M.) *Bar Harbor*, en 6 à 7 h. (billet direct, $ 3 1/2).

Jusqu'à (30 M.) *Brunswick*, v. p. 118; la ligne se détache ici à dr — 38 M. *Bath* (hôt.: Shannon, Phoenix, $ 2), petite ville de 10477 hab. avec des chantiers de construction navale sur le *Kennebec*, à 20 kil. de la mer.

De petits bateaux à vap. descendent le Kennebec de Bath à *Popham Beach* (hôt.: Rockledge, $ 3 à 4; Riverside, $ 2), à *Boothbay* (hôt : Menawarmet Ho., Boothbay Ho., dep. $ 2), à *Squirrel Island* (Eastern Hotel, $ 2 1/2), *Mouse Island* (Samoset Ho., $ 3), *Monhegan Island* (Albee Ho., $ 2 à 2 1/2), et aux autres points du charmant archipel dans l'estuaire du fleuve. Non loin à l'E. se trouve la presqu'île de *Pemaquid* (Edgemere Ho.), près de laquelle le brick américain «Entreprise» captura, après une lutte acharnée, le brick anglais «Boxer», le 4 sept. 1814. Les deux capitaines succombèrent dans cette rencontre. — Des bat. à vap. desservent aussi le fleuve en amont de Bath.

Des bateaux-bacs transportent les wagons directs au delà du fleuve à (39 M.) *Woolwich*. — 56 M. *Newcastle & Damariscotta* (à g., le *lac Damariscotta*). — 86 M. **Rockland** (hôt.: *Samoset*, $ 4 à 5; *Thorndike Ho.*, $ 2 à 3; **Bay Point*, près du brise-lames, $ 3 1/2 à 4), ville de 8150 hab., avec des chantiers de construction navale et des fours à chaux, est située sur l'*Owl's Head Bay*, une baie latérale de la *Penobscot Bay*. Bateaux à vapeur pour Boston, Portland, Bangor, Mt. Desert et les îles de la Penobscot Bay. On quitte ici le train, pour s'embarquer sur le steamer de Mt. Desert.

A env. 13 kil. au N. (tramway électr. ou bateau à vap.) se trouve **Camden** (hôt.: *Bay View*, $ 2 1/2 à 3 1/2; *Mountain View*, $ 1 1/2 à 3), bain de mer fréquenté, au pied du *Mt. Megunticook* (400 m.).

Deux bateaux à vapeur, dont les itinéraires sont différents, marchent de Rockland sur Bar Harbor. Le bateau de l'Eastern Steamship Co. part de Rockland le matin de bonne heure, après l'arrivée du bateau de Boston à Bangor, et se dirige à l'E., par le détroit dit *Fox Island Thoroughfare*, entre les îles *North Haven* (à g.) et *Vinal Haven* et *Calderwood's Neck* (à dr.). Puis, il franchit l'*Isle-au-Haut-Bay*, avec l'*Isle-au-Haut* à quelque distance à dr., entre dans le *Deer Island Thoroughfare*, traverse l'archipel de petites îles au S. de la *Deer Isle*, et mouille à *Stonington* dans

cette île (petit bateau à vap. pour l'Isle-au-Haut). Plus loin, il passe aux îles dites *Swan Island* et *Placentia Isles* (à dr.); en face, se montrent les montagnes de Mt. Desert. Le bateau double le cap dit *Bass Harbor Head* (avec un phare, à l'extrémité S. de Mt. Desert; v. la *carte*) et se dirige ensuite au N. (à g.), en laissant à dr. la *Great Cranberry Isle.* Il relâche aux ports dits *South West Harbor* (p. 126) et *North East Harbor* (p. 125), à l'O. et à l'E. de l'entrée du *Somes Sound*, marche ensuite à l'E., entre les îles dites *Bear Island* (phare) à g. et *Sutton Island* à dr. et mouille au port dit *Seal Harbor* (p. 125). Puis il reprend la direction N., et longe la belle côte E. de Mt. Desert, en passant à *Otter Cliffs*, à *Great Head* (p. 125), etc. Le phare d'*Egg Rock* reste à quelque distance à dr. Enfin le bateau dépasse *Bald Porcupine Island,* jolie petite île, et arrive à *Bar Harbor,* 5 à 6 h. après son départ de Rockland.

Le bateau de la Cie. dite *Portland, Mt. Desert & Machias Co.* part de Rockland tous les mercr. et sam. à 5 h. 40 du mat. et se dirige d'abord au N. par le bel archipel de la *Penobscot Bay,* en passant à *North Haven* (à dr.; p. 121) et à la longue *île d'Islesboro* (à g.; hôt.: Islesboro Inn, $ 5; The Islesboro, $ 2). A g., sur le continent, les Camden Hills (p. 121). Env. 2 h. après le départ de Rockland, le bateau atteint **Castine** (hôt.: *Acadian Ho.*, $ $2^1/_2$ à 3; *Castine,* $ $2^1/_2$; *Pentagoet Ho., Dome Rock Inn,* $ 2), petite ville riante sur une presqu'île du côté E. de la baie, séjour d'été fréquenté; puis il revient un peu en arrière et s'engage à g. (E.) dans l'étroit *Eggemoggin Reach,* entre le continent (à g.) et *Little Deer Isle* et *Deer Isle* (à dr.), où il relâche à *Sargentville* et à *Sedgwick,* deux bains de mer sur le continent, puis à l'extrémité N. de *Deer Isle.* De là il cingle au N.-E., contourne *Naskeag Point,* continue au S.-E. entre des îlots et suit, à partir des *Placentia Isles* (p. 95), l'itinéraire décrit ci-dessus. Env. 5 h. après le départ de Castine il jette l'ancre à *Bar Harbor.* [Ce bateau marche encore plus loin sur *Jonesport,* en 4 h.]

Mount Desert.

L'île de ***Mount Desert,** le *Pemetic* des Indiens, sur la côte S.-E. du Maine dans la *Frenchman Bay,* à env. 180 kil. à l'E. de Portland, est longue de 24 kil. et large de 6 à 19 kil.; sa superficie est de 260 kil. car. Sa population permanente s'élève à env. 5500 hab., mais elle se multiplie en été. Mt. Desert offre, sur un espace restreint, une grande variété de paysages pittoresques; ses montagnes, qui tombent à pic dans la mer, n'ont pas leurs pareilles sur toute la côte atlantique des Etats-Unis et sont beaucoup plus imposantes que leur hauteur modérée ne le ferait supposer.

Histoire. L'île de Mount Desert (accent sur la première syllabe) a été explorée pour la première fois en 1604 par Champlain (p. 213), qui lui donna le nom d'*Isle des Monts-Déserts.* Des colons français, envoyés par Mme de Guercheville pour convertir les Indiens, fondèrent en 1613 la colonie de *St-Sauveur* sur le Somes Sound (p. 123), qui fut bientôt détruite



Wagner & Debes' Geog! Estab! Leip
MOUNT DESERT ISLAND
Frenchman Bay
ATLANTIC OCEAN
Bar Harbor
Somes Sound
Eagle Lake
Great Pond
Eden
Somesville
S.W. Harbor
Great Cranberry Isle
Little Cranberry Isle
Baker Island

par les Anglais. En 1688, Louis XIV fit cadeau de l'île à M. de la Motte-Cadillac; mais ce ne fut que sa petite-fille Mme de Grégoire qui fit valoir en 1786 ses droits de propriété, que l'Etat du Massachusetts reconnut en 1787. Il y a longtemps que l'île n'appartient plus à cette famille. Vers 1850, Mt. Desert était déjà fréquentée en été par des peintres et d'autres touristes, mais ce n'est que 10 à 15 ans plus tard que Bar Harbor (v. ci-dessous) commença à devenir ce qu'elle est actuellement — un des séjours d'été les plus recherchés et les plus agréables des Etats-Unis.

Géographie. Les montagnes de Mt. Desert occupent surtout la partie S. de l'île; elles courent du N. au S. sous forme de chaînes presque parallèles, entre lesquelles s'allongent des vallées étroites, pareilles à des auges. Le *Somes Sound*, échancrure qui du S. s'enfonce dans l'île jusqu'à env. 9 kil. de distance, remplit une de ces vallées. On compte treize cimes principales, dont la plus haute, le *Mt. Green* (465 m.), s'élève à l'angle S.-E. La truite et le saumon foisonnent dans les ruisseaux et les lacs de montagne en grand nombre. Après l'époque glaciale, l'île fut temporairement couverte par la mer. Le *climat* de Mt. Desert est généralement frais et agréable en été; les brouillards y sont assez fréquents. L'eau est d'ordinaire trop froide pour qu'on puisse s'y baigner. Les routes sont bonnes; les sociétés d'embellissement de l'île ont fait tracer beaucoup de chemins marqués; une carte des sentiers de la partie E. de l'île au $^{1}/_{29000}$e a paru en 1903. Du côté N., un pont relie l'île avec le continent.

Routes. Pour les routes ordinaires, v. p. 118-122. De Boston à Bar Harbor: bateau à vap. de l'Eastern Steamship Co., départ t. l. jours à 5 h. après midi, arrivée le lendemain matin à *Rockland* en correspondance avec le bateau de Bar Harbor de la même Cie. (p. 121; billet direct, $4; salon, $1 à 2). De Portland (p. 116), le bateau «Frank Jones», de la Portland, Mt. Desert & Machias Co., part les mardi et vendr. soir, pour Rockland et Bar Harbor (v. p. 122; billet direct, 4^{3}/_{4}$, salon, 1^{1}/_{2}$ à 2).

Bar Harbor. — **Hôtels:** *Louisburg*, Atlantic Av., $5; *Malvern*, Kebo Str., dep. $5; *St-Sauveur*, $3 à 4; *Lynam's*, *Belmont*, Mt. Desert Str., 2^{1}/_{2}$ à 3; *Newport House*, avec plusieurs cottages, tout près du débarcadère, 3^{1}/_{2}$ à 4; *Marlborough*, Main Str., ch. dep. $1; *Rockaway*, 2^{1}/_{2}$ à 3; *Birch Tree Inn*, $2 à 3; *Porcupine*, Main Str., ch. dep. $1. Réduction de prix en cas de séjour prolongé, ainsi qu'au commencement et à la fin de la saison. — *Pensions* (Boarding Houses), $4 à 10 par sem.; *chambres meublées*, $2 à 3 et au-dessus.

Voitures: à 1 chev., 1^{1}/_{2}$ l'heure; à 2 chev. (1 à 6 pers.), $3. Il y a un tarif pour les différents points intéressants de l'île. — Le véhicule préféré est le «Buckboard», où la caisse de la voit. est remplacée par une planche élastique supportant les sièges (pour 2 à 15 pers.).

Bateaux à vapeur: pour *Rockland*, v. p. 121; *Jonesport*, v. p. 122; *Mt. Desert Ferry*, p. 121. Puis pour *Bangor*, *Sorrento* (p. 121) et *Sullivan* (p. 121), (4 M.) *Winter Harbor* (Grindstone Inn), de l'autre côté de la baie, et *Seal Harbor* (p.125), *North East Harbor* (p. 125), *South West Harbor* (p. 126) et *Somesville* (p. 126).

Bateaux à rames: 35 c. l'h., avec un batelier 75 c. Canots, avec rameurs indiens, 75 c. l'h. — Il y a aussi des bateaux à voile (cat-boats, avec aile de dérive sous la quille) et des yachts à vap. à louer. La *Mount Desert Yacht Racing Association*, fondée en 1900, organise des régates en été. Des vaisseaux de guerre américains visitent aussi souvent la rade.

Clubs, etc.: *Kebo Valley Club*, Eagle Lake Road; *Mount Desert Reading Room and Club*, près du débarcadère (p. 124) avec bassin de natation; *Post & Kettle Club*, près des Ovens (p. 125), tous reçoivent les étrangers sur la présentation d'un membre. — *Campement d'Indiens*, où il y a à acheter des objets tressés et d'autres curiosités. — La *Bar Harbor Record* (5 c.) contient des renseignements (actualités) pour les étrangers.

Bar Harbor, bain de mer fréquenté en été par 15000 à 20000 pers., et qui rivalise presque d'importance avec Newport (p. 82), est situé sur la côte E. de Mt. Desert, précédée ici de plusieurs petites îles, dans la *Frenchman Bay,* et non loin du pied N.-E du

Mt. Green (v. ci-dessous). Il doit son nom (havre de barre) au banc (bar) de sable, qui émerge à marée basse et qui relie la localité à l'île dite *Bar Island.* Sa principale rue, qui court au S. de la place du débarcadère, est *Main Street,* de laquelle se détachent à l'O. les rues dites West Str., Cottage Str. et Mt. Desert Str. Belle vue sur les montagnes du continent au delà du port.

ENVIRONS. La promenade de 1 h. 1/2 décrite ci-après embrasse les principaux points des environs immédiats de Bar Harbor. De la place du débarcadère, passer au *Rockaway Hotel*, et suivre le ***Shore Path** qui, comme le Cliff Walk à Newport, s'étend entre la mer d'un côté et de belles villas et des jardins de l'autre. Au commencement de la promenade, la maison du *Mt. Desert Reading Room* (p. 123). Un peu plus loin, dans la mer, le *Balance Rock.* La tour de pierre, plus loin, s'élève à l'extrémité d'un jeu de quilles qui se trouve dans la *Villa Edgemere.* De *Reef Point*, un sentier à l'E. mène à Main Str. (v. ci-dessus). Un peu avant le *Wayman Lane*, qui conduit également à Main Str., à g., la charmante villa nommée *The Briars.* Passant ensuite aux villas: *The Lodge*, *Redwood* et *Kenarden Lodge*, on atteint le joli petit port dit *Cromwell Harbor* (20 min.), d'où un chemin privé conduit en 5 min. à l'extrémité S. de Main Str. Suivre ensuite Main Str. à dr. (10 min.), puis prendre à g. par *Mt. Desert Str.* jusqu'à son extrémité (10 min.) et descendre à dr., par *Eden Str.*, au pont (5 min.) sur l'*Eddy Brook.* La route prend ensuite le nom de *Duck Brook Road* et continue entre des villas, dont les jardins s'étendent du côté dr. jusqu'à la plage, et mène au (25 min.) pont dit *Duck Brook Bridge*, d'où un joli chemin de piétons monte à g. le long du ruisseau, sous bois, à (3 kil.) l'*Eagle Lake* (v. ci-dessous). La promenade dite *Bay Drive* (p. 125) commence près du pont. On retourne en arrière, par le Duck Brook Road, et l'on remonte au bout de 5 min. à dr. la route dite *Highbrook Road*, qui franchit la hauteur en serpentant et rejoint, au bout de 10 min., l'Eden Str. On revient enfin à Main Str., par *West Str.* ou *Cottage Str.* (à g.).

EXCURSIONS. L'ascension favorite est celle du ***Mount Green** (465 m.). On peut aller en voit. jusqu'au sommet (4 M.), par une route un peu raboteuse (péage 25 c. par chev. et par pers.; piétons, 10 c.), qui se détache à g. de la route pour l'Eagle Lake (prolongement de Mt. Desert Str.) à env. 2 kil. 1/2 du village. Les piétons peuvent prendre la même route (1 h. 1/2 à 2 h.), mais ils feront mieux de suivre le *sentier qui monte par la gorge entre Green Mt. et Dry Mt. (v. la *carte;* poteaux). La *vue dep. le sommet embrasse Bar Harbor, la Frenchman Bay, presque toute l'île de Mt. Desert, l'Océan et la côte du Maine. De bons piétons peuvent descendre par le **Dry Mount** (386 m.) et le «sentier des Echelles» (Ladder Path; escarpé) ou bien au S.-E. par le «Dry Mountain Path» (sentier marqué par des cairns), en 1 à 2 h., à la route d'*Otter Creek* (v. p. 125), qui les ramènera à Bar Harbor. — Le **Newport Mt.** (322 m.), à l'E du Green Mt. immédiatement au bord de la mer, se gravit en 1 h. de la route du Schooner Head (v. p. 125); chemin sous bois (poteaux), puis sur des rochers (cairns); *vue moins étendue, mais plus pittoresque que celle du Green Mt. Descente, si l'on veut, par la *Beehive* (165 m.), où l'on rejoint la route de Schooner Head ou celle d'Otter Creek. — Un sentier conduit aussi au sommet du **Mt. Kebo** (123 m.), immédiatement au S.-O. de Bar Harbor. — La promenade suivante est enfin également intéressante: à l'extrémité N. (5 kil.) de l'**Eagle Lake* (81 m.), lac poissonneux, long de 3 kil. sur 700 m. de large, et en barque à rames à son extrémité S.; puis par un sentier sous bois à l'E. des deux *Bubbles* (258 et 238 m; ascension du côté S.) en 1/2 h. au *Jordan Pond* (83 m.; 2 kil. de long et 600 de large), qu'on traverse avec une barque à rames qu'il faut d'abord commander par téléphone au *Jordan Pond House* (rafraîch.) à son extrémité S., à moins qu'on ne contourne ce Pond du côté du versant du *Pemetic Mount* (385 m.; ascension par le «sentier des Chèvres» ou Goat Trail, qui est escarpé; descente si l'on veut au N. au *Bubble Pond*,

99 m.). Du Jordan Pond House jusqu'à *Seal Harbor* 3 kil., jusqu'à *Asticou* 4 kil. (v. ci-dessous).

***Ocean Drive,** beau tour de 19 kil. (voit., $ 1½ par pers.), au *Schooner Head*, au *Great Head* et aux *Otter Cliffs*, retour par la *Gorge*. De Bar Harbor on va par Main Str. au S. jusqu'à (6 kil.) *Schooner Head*, promontoire qui doit son nom à une tache blanche ressemblant aux voiles d'une goëlette (schooner), et où il y a le *Spouting Horn* (intéressant seulement par le gros temps) et l'*Anemone Cave*. 1 kil. ½ plus loin, on quitte la route, pour visiter le **Great Head* (43 m.; vue), promontoire qui s'avance hardiment dans la mer. La route se dirige vers les (2 kil.) **Otter Cliffs* (rochers des Loutres; 57 m.; *vue), et il faut quitter de nouveau la route pour les visiter. On tourne ensuite à dr. (N.) et l'on revient à (9 kil.) Bar Harbor, par la belle **Gorge*, entre le Newport Mt. à dr. et le Dry Mt. à g.

Belle excursion du (3 kil.) *Duck Brook* (p. 124), par la route dite *Bay Drive* (*vue), à (3 kil.) *Hull's Cove*, anc. résidence de Mme de Grégoire (p. 123). Retour par l'Eagle Lake (p. 124) et la route dite *Breakneck Road* (10 kil.); ou bien continuer de Hull's Cove jusqu'aux (3 kil.) *Ovens* (grottes et porte naturelle dans le roc à dr., qu'on peut visiter en barque à marée haute ou à pied à la marée basse). — Le tour dit ***Twenty-Two Mile Drive** (35 kil.) conduit, par la route de l'Eagle Lake, jusqu'à (7 M.) l'extrémité N. du *Somes Sound* (p. 126; Somesville est à env. 2 M. plus loin, v. p. 126), longe ensuite le côté E. de ce dernier jusqu'à (4 M. ½) *North East Harbor*, continue sous le nom de **Sea Cliff Drive* le long de la plage par *Asticou* et *Seal Harbor* jusqu'à (7 M.) *Otter Creek* et revient de là à (5 M. ½ à 6 M. ½) Bar Harbor par la *Gorge* ou par l'*Ocean Drive* (v. ci-dessus).

Petites EXCURSIONS EN BATEAU À VAP. à *Seal Harbor*, à *N. E. Harbor* (v. ci-dessous), à *S. W. Harbor*, à *Somesville* (p. 126), à *Winter Harbor* (p. 123), à *Sorrento* (p. 121) et à *Sullivan* (p. 121). On recommande de faire le *tour de l'île* («Around the Island», 1 jour).

Seal Harbor (hôt.: *Glencove, Seaside,* $ 3), dans une baie du côté S. de Mt. Desert (à 14 kil. de Bar Harbor), est un petit village avec une longue plage de sable, et un bon centre d'excursions à pied. *Mt. Green* (p. 124) et *Sargent Mt.* (v. ci-dessous) se gravissent facilement de Seal Harbor. A 4 kil. au N. se trouve *Jordan Pond* (route de voit.; p. 124).

North East Harbor, à env. 3 kil. à l'O. de Seal Harbor, est une baie étroite qui pénètre à une profondeur de 1 kil. ½ dans l'intérieur des terres; elle donne son nom à un groupe de villas et d'hôtels (*Kimball Ho.*, dep. $ 4; *Clifton Ho.*, dep. $ 4; *Rock's End, Harbor's Side,* $ 3 à 4) situé sur le promontoire, qui la sépare du Somes Sound. North East Harbor est, comme Seal Harbor et S. W. Harbor, préféré par ceux qui désirent un séjour plus tranquille que celui de Bar Harbor. Le débarcadère des bateaux à vap. est du côté E. du Somes Sound (p. 126). En face de l'embouchure du North East Harbor se trouve l'île dite *Bear Island* (avec un phare); un peu plus loin, *Sutton Island* et les deux *Cranberry Isles*. A l'extrémité de la baie, à 2 kil. ½ du débarcadère, *Asticou* (hôt.: Asticou Inn, $ 3 à 5), dans un joli site, au pied du *Mt. Asticou,* riche en points de vue.

Sargent Mt. (410 m.), la montagne la plus haute de l'île après le Green Mt., se gravit d'Asticou en 1 h. ½ à 2 h. On prend la route des voit. ou bien celle des piétons au N. jusqu'au (1 kil. ½) *Upper Hadlock Pond*, étang dont on suit la rive E. (sentier) et franchit le ruisseau de sa rive N. A partir d'une petite chute d'eau (¼ d'h.), le chemin est désigné jusqu'au sommet (¾ d'h. à 1 h.) par des marques (blazes) aux arbres et de petits cairns. A env. 1 kil au S. du sommet, un petit lac, d'où un senti-

descend au N.-E. dans la jolie vallée du *Deer Brook* à l'extrémité N. du *Jordan Pond* (p. 124). La *vue embrasse une grande partie de l'île, avec les Bubbles, le Mt. Green et le Pemetic Mt. à l'E., le Brown's Mt. et les collines au delà du Somes Sound au S.-O., la Frenchman Bay et les Gouldsborough Hills derrière au N., ainsi que la mer avec ses îles. — Promenades en voit. à *Bar Harbor* (p. 123; $2 par pers.), à (7 M.) *Somesville* (v. ci-dessous; $1 1/4), etc. Bateaux à voiles pour les îles mentionnées p. 125 et pour *S. W. Harbor.* On visite le mieux le *Somes Sound* en chaloupe à vapeur ($5 à 10).

South West Harbor (hôt.: *Claremont Ho.*, $3; *Dirigo Ho.*, $2 à 2 1/2, ces deux près du débarcadère; *Stanley Ho.*, de l'autre côté du port, $2), du côté O. de l'embouchure du Somes Sound, est desservi par tous les bateaux à vapeur. A env. 4 kil. au S., le *Sea Wall*, curieuse croupe de montagne, longue d'env. 1600 m. et haute de 4 m. 50. En face du port se trouve *Greening Island*, but favori des parties de pique-nique.

La route pour (10 kil.) Somesville (v. ci-dessous) passe au N. entre les monts dits *Dog Mt.* (204 m.) et *Robinson's Mt.* (213 m.) à dr., et *Beech Mt.* (260 m.) et *Carter's Nubble* (146 m.) à g. A env. 2 kil. du village, au delà de *Norwood Cove*, un chemin descend à dr., entre le Dog Mt. et le *Flying Mt.* (91 m.) à (1 kil. 1/2) *Fernald Point*, sur le Somes Sound, qui passe pour être sur l'anc. emplacement de la colonie française de *St-Sauveur* (p. 122). Plus loin, on côtoie le *Denning Pond* sur 3 kil. de longueur. *Somesville*, v. ci-dessous. — Les monts dits *Dog Mt.*, *Beech Mt.* et *Flying Mt.* sont de bons points de vue, faciles à gravir de S. W. Harbor. — Courses intéressantes en voit. à (24 kil.) *Bar Harbor*, par Somesville ou Town Hill, et à *Bass Harbor*, 6 kil. au S.-O.

De S. W. Harbor la plus belle promenade sur l'eau est celle du *Somes Sound* (v. ci-dessous), qui se fait commodément en yacht à vapeur (à Somesville et retour, 1/2 journée). Un petit bateau à vap. fait tous les jours des excursions de S. W. Harbor et de N. E. Harbor aux îles dites *Isleford (Little Cranberry)* et *Great Cranberry Island* (beau ressac près de Deadman Point).

On ne manquera pas de visiter le ***Somes Sound** (p. 123) en bateau à vapeur ou à rames (les bateaux à voiles sont dangereux, en raison des brusques sautes de vent).

En entrant dans le Somes Sound proprement dit, on aperçoit à g. *Fernald Point* (v. ci-dessus), à dr. *Manchester Point* ou *Indian Head* (Indian Head Ho.). Le plus beau point de la baie est **Eagle Cliff*, paroi de rocher du *Dog Mt.* (à g.), qui s'élève à pic de la mer à une hauteur de 150 à 180 m. (bon écho). Plus loin, entre le *Robinson's Mt.* (à g.) et *Brown's Mt.* (à dr.), le Sound se rétrécit jusqu'à 1/3 de M., pour s'élargir ensuite de nouveau. A dr., belle échappée sur le *Sargent Mt.* (p. 125). Il y a sur la rive g. des carrières de granit, dont on a extrait les matériaux des piles du pont de Brooklyn (p. 33). A l'extrémité supérieure du Sound, on atteint *Somes Harbor* et le petit village de *Somesville* (hôt.: Somes Ho., $2 à 3, dîn. $1), qui est fréquemment le but des parties de voiture de Bar Harbor, de N. E. Harbor et de S. W. Harbor.

Beech Hill (env. 150 m.), au S de Somesville (route de voit. jusqu'à 10 min. du sommet), offre une *vue splendide. Le côté E. tombe à pic dans *Denning Pond* (v. ci-dessus); du côté O. se trouve l'étang dit *Great Pond* (long d'env. 6 kil.), dominé par la double cime du *Western Mt.* (327 m. et 295 m.).

11. De Portland aux Rangeley Lakes.

(V. la carte, p. 68/69.)

A. Par Lewiston et Farmington.

139 M. Maine Central Railroad jusqu'à (92 M.) *Farmington*, en 3 h. 1/4, et chemin de fer à voie étroite de là à (18 M.) *Phillips* et à (47 M.) *Rangeley*, en 2 h. 1/2 à 3 h. 1/4 (billet direct, $5.15).

De Portland à (11 M.) *Cumberland Junction*, v. p. 118. Notre ligne se détache ici à g. et court parallèlement au Grand Trunk Railway (p. 130), jusqu'à ce qu'elle le croise à (29 M.) *Danville Junction* (p. 130), d'où il y a des omnibus pour (5 M.) Poland Springs (p. 128). — 32 M. *Rumford Junction* (v. ci-dessous). — Près de (35 M.) *Auburn*, ville de 12 950 hab., on franchit l'*Androscoggin* (jolie vue sur les chutes dites *Lewiston Falls*, hautes de 16 m.). — 36 M. **Lewiston** (hôt.: *Exchange*, $2 à 2 1/2; *De Witt Ho.*, $2 1/2 à 3), ville de 23 761 hab., la seconde du Maine, avec des fabriques de tissus (cotonnades, laines, etc.). Les principaux édifices sont l'*hôtel de ville* et le *Bates College* (350 étudiants).

Plus loin, la ligne longe l'*Androscoggin*, à dr., le bâtiment de la *société d'agriculture du Maine*. — 46 M. *Leeds Junction*, où notre ligne se détache à g. de la ligne principale du Maine Central Railway. Embranch. sur (27 M.) Brunswick (p. 118).

La ligne principale passe à des lacs en grand nombre (*Lake Maranacook*, etc.). — 22 M. *Belgrade*, à 6 M. des *Belgrade Lakes* (hôt.: The Belgrade, dep. $3). — 32 M. *Oakland*; embranch. au N. sur (41 M.) *Bingham* par *Norridgewock* (Quinnebasset Inn) et *Anson*. — 38 M. *Waterville*, où la ligne débouche dans celle décrite p. 118-119.

Plus loin, par une région ondulée et riante, près de l'Androscoggin. — 75 M. *Livermore Falls*. — 84 M. *Wilton*; omnibus pour (13 M.) *Weld Pond*. Près de (91 M.) *West Farmington*, la ligne franchit le *Sandy River* sur une «trestle» (pont de charpente) courbe. — 92 M. **Farmington** (hôt.: *The Willows*, $2 à 3; *Stoddard Ho.*, $2), village de 1250 hab. Changement de train.

Le chemin de fer à voie étroite du Sandy River traverse des contrées pittoresques; à g. le *Blue Mt.* (820 m.). — 11 M. *Strong* (embranch. sur *Kingfield*, *Carrabasset* et *Bigelow*, 31 M.). — 18 M. *Phillips* (hôt.: Phillips Ho., Comfort-Cottage, $2). Puis, par le Phillips & Rangeley Railway, de l'autre côté du *Dead River* et à (47 M.) **Rangeley** (*Rangeley Lake Ho.*, dep. $2 1/2), sur la rive N.-E. du lac Rangeley. A dr., le *Saddleback Mt.* (1219 m.), avec une excellente *vue.

B. Par Rumford Falls.

122 M. Maine Central Railroad jusqu'à (32 M.) *Rumford Junction*, en 1 h. à 1 h. 1/2; et Portland & Rumford Falls Railway de là jusqu'à (90 M.) *Oquossoc*, en 3 h. 1/4 à 3 h. 1/2 (billet direct, $4.25; de Boston, $6.45). Wagons directs de Portland à Oquossoc.

De Portland à (32 M.) *Rumford Junction*, v. ci-dessus. Le wagon direct pour Oquossoc est accroché ici au train partant de Lewiston (v. ci-dessus) pour Rumford Falls. — Notre ligne tourne

au N. 36 M. *Elmwood Farm,* où l'on croise le Grand Trunk Railway (Route 13 *A*). — 38 M. **Poland Springs** (245 m.; hôt.: **Poland Springs Ho.*, avec 450 lits, $ $4^1/_2$ à 5; *Mansion Ho.*, $ $3^1/_2$), bain très fréquenté. — 40 M. *Poland* (White Oak Hill Spring Hotel, $ 5). — 43 M. *Mechanic Falls* (p. 130); 57 M. *Buckfield.* 64 M. *Hartford;* la voie commence à monter. A g. le *lac Anasagunticook.* — 69 M. *Canton* (embranch. sur *Livermore*, sur la rive g. de l'Androscoggin, 11 M.). — 71 M. *Gilbertville;* la ligne s'approche du fleuve qu'on vient de nommer. — 77 M. *Peru;* 81 M. *Dixfield.*

85 M. **Rumford Falls** (183 m.; *Hotel Rumford,* $ 2), ville industrielle de date récente (3770 hab.), avec des papeteries, des fabriques de tissus et de produits chimiques, dont la force hydraulique est alimentée par les *chutes de l'Androscoggin,* qui tombent en trois étages de 49 m. de haut. Omnibus pour (15 M.) *Bryant's Pond* (p. 130) et (18 M.) *Andover* (hôt.: Andover, French, $ 2), d'où il y a des «buckboards» (p. 123) pour le lac Welokenebacook (v. ci-dessous).

La ligne tourne encore au N. — 113 M. *Bemis* (hôt.: The Barker, $ 2 à 4; The Birches, $ 2 à 3; Camp Bemis, $ 2), stations des bat. à vap. sur le lac Mooselucmaguntic (v. ci-dessous). — 120 M. *South Rangeley* et (122 M.) *Oquossoc* (Mountain View Ho., $ 2 à 3), deux stations du Rangeley Lake (v. ci-dessous) desservies par les bateaux à vapeur.

Les ***Rangeley** ou **Androscoggin Lakes,** une série de petits lacs (360 à 450 m. d'alt.), d'une superficie d'env. 200 kil. car. et reliés entre eux par des cours d'eau, sont surtout fréquentés par les sportsmen, mais leurs environs romantiques et leur air pur attirent aussi d'autres visiteurs. Les forêts sont riches en élans d'Amérique (moose), en gros et petit gibier, et il n'est pas rare qu'on pêche dans les lacs des truites de 5 kg. Il y a sur leurs rives un grand nombre d'hôtels et de «camps» (colonies de villégiature), avec des gîtes simples et pas chers; on peut aussi avoir partout de bons guides ($ $2^1/_2$ à 3 par jour). Plusieurs clubs de pêche et de chasse y ont leurs quartiers. On n'y est importuné par les moustiques et les cousins que jusqu'en juillet. Se munir de vêtements chauds. Petits bateaux à vapeur du Rangeley Lake au lac Umbagog (p. 129). Autres routes pour les lacs, v p. 130-131.

Le plus septentrional de ces lacs, dit **Rangeley Lake** ou **lac Oquossoc,** est long de 14 kil. et large de 1 kil. $^1/_2$ à 5 kil. Bateau à vapeur de Rangeley (p. 127) à *South Rangeley* (v. ci-dessus), *Oquossoc* (v. ci-dessus) et l'*Outlet,* à l'extrémité inférieure (O.) du lac. *Indian Rock,* à 1 M. $^1/_2$ au N., est le quartier central du club des pêcheurs à la ligne d'Oquossoc. — Le **lac Mooselucmaguntic** (long de 13 kil. sur 3 kil. de large) est le second pour la grandeur, avec des hôtels ou des camps à *Haines Landing* ($ 2 à 4), à *Camp Bemis* et à l'*Upper Dam* (à l'extrémité S., $ 2). Au N. il est relié au *lac Cupsuptic,* qui est plus petit. — En aval de l'Upper Dam (digue supérieure) se trouvent les lacs dits *Lake Molechunkamunk (Upper Richardson,* long de 8 kil. sur 1 kil. $^1/_2$ à 3 de large) et *Welokenebacook (Lower Richardson,* long de 8 kil. sur 2 kil. $^1/_2$). Du bras S. (Hotel) de ce dernier à *Andover,* v. ci-dessus. — Du *Middle Dam* (digue centrale; *Angler's*

Retreat, $ 2), du côté O. du Welokenebacook, une route de voit. mène au (8 kil.) **lac Umbagog** (382 m.), long de 14 kil. sur 1 kil. 1/2 à 3 de large; à l'extrémité S., le *Lakeside Hotel* ($ 2). Les Montagnes Blanches (p. 145) sont visibles de ce lac. Omnibus pour *Bethel*, v. p. 130; bateau à vap. pour *Errol's Dam*, v. p. 131; voiture (coach) d'Errol's Dam à *Berlin*, v. p. 131; à *Colebrook*, v. p. 133.

Des bateaux à vapeur remontent le *Magalloway River* du Lakeside Hotel et d'Errol's Dam au (30 M.) **lac Parmachenee** (760 m.; *Camp Caribou*), également fréquenté par les sportsmen.

12. De Boston à Eastport et à St. John, en bateau à vapeur.

(Campobello. Grand Manan.)

Bateau de l'Eastern Steamship Co. (International Division), de Boston à (280 M.) *St. John* directement, 2 fois par sem. en 16 h. pour $ 5 (state-room, $ 1 à 5; repas n. c.); par *Portland* (8 h.; $ 1.25), *Eastport* (14 h.; $ 4.75) et *Lubec*. Les bateaux directs partent du Commercial Wharf (pl. D 2) pour la plupart à midi, les autres à 9 h. du mat. S'informer aux agences (Commercial Wharf et Washington Str., 298, ou bien consulter les journaux). La visite des bagages pour le Canada a lieu à bord entre Eastport et St. John.

Chemin de fer pour *St. John*, v. p. 119; pour *Eastport*, p. 120. On peut aussi profiter du chemin de fer jusqu'à St. Andrews (p. 119) et prendre de là le bat. à vap. pour (15 M.) Eastport. V. *le Canada*, par Bædeker.

Pour le *port de Boston*, v. p. 105. Sur le bateau direct on perd bientôt de vue le continent, et la côte du Maine ne se montre encore un peu vers le soir que dans les longues journées d'été. Le bateau entre dans la **baie de Fundy**, près de l'île de Grand Manan (p. 130), qui reste à g. — 280 M. **St. John** (p. 119), dont l'effet est très pittoresque du côté de la mer. En entrant dans la baie, le *Partridge Island* reste à dr. et le faubourg de *Carleton* à g. V. *le Canada*, par Bædeker.

Le bateau passant par Eastport tourne au N. au sortir du port et marche sur (110 M.) **Portland** (p. 116). La suite de la traversée est semblable à celle de Bar Harbor (p. 121, 122). En entrant dans la baie de Fundy, l'île de Grand Manan (p. 130) reste à dr. Quand la marée le permet on entre à Eastport par les *Narrows*, détroit entre *Lubec* à g. et l'île de *Campobello* à dr. (p. 130). Le phare de *Quoddy Head*, à g., marque la frontière E. des Etats-Unis. Quand la marée est défavorable, on contourne l'île de Campobello et l'on entre à Eastport du côté E., entre cette île et le *Deer Island* (à dr.).

180 M. (de Portland) **Eastport** (*Quoddy Ho.*, $ 2 à 3), ville de 5311 hab. et la plus à l'E. des Etats-Unis, avec un fort déclassé, est bien située dans une petite île de la *Passamaquoddy Bay*, reliée au continent par un pont. Ses habitants se livrent pour la plupart à la pêche ou bien ils tiennent des pensions d'été.

Il y a des bateaux-bacs pour (3 M.) *Lubec* et (2 M. 1/2) *Campobello* (v. ci-dessous), un paquebot pour (18 M. en 2 h.) *Grand Manan*, et des bateaux à vapeur pour *St. Andrews* (p. 119) et pour *St. Stephen*, *Robinston* et *Calais* en remontant le St. Croix. V. *le Canada*, par Bædeker.

Lubec (hôt.: *Hillside Ho.*, $ 2 à 3; *Merchants' Ho.*, $ 2), que les bateaux de Boston desservent en été, est un joli petit bain de mer au N.-O. de Quoddy Head (p. 129). A *North Lubec* (hôt.: The Nemattano, $ $2^1/_2$ à 3), les Associations chrétiennes de Jeunes gens (v. p. 36) de la Nouvelle-Angleterre ont des campements (encampments) en été.

Campobello (hôt.: *Tyn-y-Coed Hotel*, avec la dépendance de *Tyn-y-Mæs*, dep. $ 3; *The Owen*, $ 2) est une jolie île située en deçà de la Passamaquoddy Bay et très fréquentée en été par les Newyorkais et les Bostoniens. Elle fait déjà partie du Nouveau-Brunswick, province canadienne. V. *le Canada*, par Bædeker.

Grand Manan (accent sur la seconde syllabe; *Marathon Ho.*, $ $1^1/_2$), île longue de 25 kil. sur 5 à 10 kil. de large et située à l'entrée de la baie de Fundy, fait également partie du Canada. C'est aussi un séjour d'été fréquenté.

En quittant Eastport le bateau tourne à l'E., passe à l'entrée de la Passamaquoddy Bay et gagne en 3 h. (60 M. d'Eastport) **St. John** (v. p. 130) en restant toujours en vue de la côte du Nouveau-Brunswick.

13. De Portland à Montréal et à Québec.

A. Par le Grand Trunk Railway.

Grand Trunk Railway jusqu'à (297 M.) *Montréal*, en 11 à 12 h. ($ $7^1/_2$, wagon-salon, $ $1^1/_2$, wagon-lit, $ 2 de suppl.); jusqu'à (318 M.) *Québec*, en 12 à 15 h. ($ $8^1/_2$, $ 2). Cette ligne longe le côté N. des Montagnes Blanches (vue à g.); route recommandable pour le Canada.

Portland, v. p. 116. La ligne (v. la *carte*, p. 68/69) franchit le *Presumpscot River* (à dr., beau coup d'œil sur la Casco Bay), croise près de (11 M.) *Yarmouth* le Maine Central R. R. (p. 118) et tourne ensuite à g. (N.-O.). Jusqu'à (27 M.) *Danville Junction* (p. 127), le Maine Central R. R. court à g. parallèlement à notre ligne. — 29 M. $^1/_2$, *Lewiston Junction;* embranch. sur *Auburn* et sur (6 M.) *Lewiston* (p. 127). — 36 M. *Mechanic Falls* (p. 128). — 47 M. *South Paris,* station pour (2 M.) *Paris Hill* (250 m.), au pied du *Mt. Mica,* où se rencontrent le mica, le béryl, la tourmaline et d'autres minéraux. — 62 M. *Bryant's Pond* (213 m.); omnibus pour (15 M.) *Rumford Falls* et pour *Andover* (v. p. 128).

La ligne quitte le littoral et entre dans une région montueuse. — 70 M. **Bethel** (305 m.; hôt.: *The Elms, Bethel Ho.,* $ 2), petite station de bains et séjour d'été avec des sources d'eaux minérales, dans un joli site de la vallée de l'Androscoggin.

Des voitures (coaches, $ $2^1/_2$) font le service régulier entre Bethel et (26 M.) *Lakeside Hotel*, à l'extrémité S. du *lac Umbagog* (p. 129). La route remonte l'*Androscoggin* et le *Bear River*, par des contrées sauvages et pittoresques, avec des échappées sur les Montagnes Blanches (p. 145).

On découvre ensuite à g. les sommets des Montagnes Blanches (p. 145), à dr., l'Androscoggin. Près de (86 M.) *Shelburne* (220 m.), dans le *New Hampshire,* se montrent à g. le *Mt. Madison* et le *Mt. Moriah,* à dr. le *Mt. Hayes.*

91 M. **Gorham** (262 m.; *buffet*), v. p. 149.

La ligne tourne au N.-O., croise le B. & M. R. R. et remonte l'Androscoggin, avec vue à g. sur le Mt. Adams, jusqu'à (98 M.) *Berlin Falls* (hôt.: Berlin Ho., $ 2; Revere Ho., $ $1^1/_2$), où le fleuve

se précipite en mugissant dans une gorge étroite (chute de 60 m. sur 1 kil. 1/2 de long). De là, voitures pour (22 M.) *Errol's Dam* (Umbagog Ho., $2), d'où des bateaux à vapeur remontent l'Androscoggin jusqu'au (3 M.) lac Umbagog (p. 129).

De Berlin à Whitefield: 29 M., chemin de fer en 1 h. 1/4 pour $1.04. — Cette ligne croise le Grand Trunk Railway à (5 M.) *Gorham* (p. 130) et se dirige à l'O. en remontant le Moose River. V. la *carte*, p. 146/147. 10 M. *Randolph* (p. 150); 12 M. *Appalachia* (p. 150); 15 M. *Bowman* (p. 150); 19 M. *Highlands*. De (21 M.) *Cherry Mt.* embranch. au N.-O. sur *Jefferson* (p. 155). 24 M. *Jefferson Junction*; 26 M. *Hazen Junction*. — 29 M. *Whitefield* (p. 143).

La ligne quitte ensuite l'Androscoggin, qui tourne au N.-O. Au delà de (103 M.) *Copperville* (329 m.; vue), elle suit l'*Ammonoosuc supérieur* (Upper Ammon.) jusqu'à (122 M.) *Groveton* (Melcher Ho., $2), point de jonction de la ligne du Boston & Maine R. R. (pour les White Mts. et Wells River Junction, v. p. 143). De Groveton, les pics dits *Percy Peaks* (960 m. et 1011 m.) se gravissent en 2 h. 1/2 à 3 h. 1/2. — La ligne entre dans la vallée du *Connecticut*. De (134 M.) *North Stratford*, où la ligne croise celle du Maine Central R. R. (v. p. 133), des voitures vont à (1 M. 1/2) *Brunswick Springs*. La ligne traverse le Connecticut, entre dans l'Etat de *Vermont*, dont le nom français est dû aux «monts verts» (Green Mountains) qui le traversent et court sous bois. — 149 M. *Island Pond* (457 m.; buffet; Stewart Ho., $2), avec la douane américaine (visite des bagages).

Près de (165 M.) *Norton Mills*, la ligne franchit la frontière du *Canada*. De là à (297 M.) *Montréal* et à (318 M.) *Québec*, par (196 M.) *Sherbrooke* et (221 M.) *Richmond*, v. *le Canada*, par Bædeker.

B. Par le Maine Central Railroad.

V. les cartes, p. 68/69, 146/147.

Jusqu'à (286 M.) *Montréal*, en 12 h. à 16 h. ($7 1/2; wagon-salon, $1; wagon-lit, $2), jusqu'à (321 M.) *Québec*, en 14 h. 1/2 ($8 1/2; wagon-lit, $2). Cette ligne traverse les Montagnes Blanches (se placer à dr.; on accroche aux trains des wagons d'observation dits observation cars). Il y a des wagons-salon et des wagons-lit directs de Portland à Montréal et à Québec.

Portland (Union Station), v. p. 116. La ligne franchit deux fois le *Presumpscott* et tourne à l'O. — 6 M. *Cumberland Mills*, avec de grandes papeteries. — 17 M. *Sebago Lake Station*, à l'extrémité S. du **lac Sebago** (*Sebago Lake*; 80 m.; *Sebago Lake Ho.*, $2), lac riant de 20 kil. de long sur 16 kil. de largeur et 30 m. de profondeur, qu'animent un grand nombre de petites îles et qu'ont célébré Longfellow et Whittier.

De la station, des bateaux à vap. franchissent le lac, et marchent sur (32 M.) *Harrison* (Elm Ho., Crystal Lake Cottage, $2), par le tortueux *Songo River* (6 M.) et en traversant le *Long Lake*, long de 22 kil. (excursion intéressante, en 8 h. aller et retour). Dans la *Bay of Naples*, la belle baie au S. du lac, se trouve **Naples** (hôt.: **Bay of Naples Inn*, $3 à 4; *Hotel Naples*, *Lake Ho.*, $1 1/2). Plus au N., *Bridgton Landing*, station pour (1 kil. 1/2 à l'E.) *Bridgton* (hôt.: The Bridgton, $2 1/2 à 4; Cumberland Ho., Stoneleigh, $2), autre séjour d'été bien fréquenté, d'où l'on fait l'ascension du **Pleasant Mt.** (616 m.; **Mt. Pleasant Ho.*, au sommet, dep.

$ 4½), situé à 16 kil. de là et qui offre une *vue splendide sur les Montagnes Blanches. De Harrison, voitures (coaches) pour (11 M.) *South Paris* (p. 130) et pour (5 M.) *Waterford* (Lake Ho., $ 2), patrie de l'humoriste Ch. Farrar Browne (Artemus Ward; 1834—1867).

25 M. *Steep Falls;* la ligne suit le cours du *Saco,* qui forme de jolies cascades près de (34 M.) *West Baldwin.* — 37 M. *Bridgton Junction,* d'où un chemin de fer local mène à (16 M.) *Bridgton* (p. 131). — 50 M. **Fryeburg** (128 m.; *Oxford Ho.,* $ 4 à 5), séjour d'été fréquenté, à env. 16 kil. à l'O. du Pleasant Mt. (p. 131).

La ligne entre dans l'Etat du *New Hampshire* (p. 113), franchit le Saco au delà de (55 M.) *Conway Centre* et s'engage dans les *White Mountains* (Montagnes Blanches; v. R. 15). — 60 M. **North Conway** (158 m.; p. 146), point de jonction du Boston & Maine R. R. La ligne monte plus rapidement; à dr. les monts dits Middle Mt., Hurricane Mt. et Mt. Kearsarge, à g. la longue croupe du Moat Mt. avec les « Ledges » (v. p. 147, 148). — Au delà de (62 M. ½) *Intervale* (p. 147), le train passe par les beaux Conway «Intervales». — 66 M. *Glen Station,* point de départ des voitures (coaches) pour (3 M.) *Jackson* (p. 148). La ligne tourne à g. et franchit le Saco. — 71 M. *Bartlett* (buffet; Bartlett Ho., $ 2), où l'on accroche au train un wagon d'observation. La ligne traverse encore deux fois le Saco, puis elle tourne au N. et franchit le *Sawyer's River* (station) et le *Nancy's Brook.* A g., la triple cime du *Mt. Carrigain* (1432 m.). — 78 M. *Bemis.* A dr., le *Mt. Crawford* (945 m.), le *Mt. Resolution* (1036 m.) et les *Giant's Stairs* (1043 m.); à g., le *Mt. Nancy* (1161 m.).

La ligne tourne au N.-O. et s'engage dans le célèbre ***Crawford** ou **White Mountain Notch** (p. 150), défilé long de 5 à 6 kil., encaissé entre les parois rocheuses du *Willey Mt.* (1299 m.) à g. et du *Mt. Webster* (1181 m.) à dr. Elle s'élève par une forte rampe (1 : 44) à une hauteur de 30 à 100 m. au-dessus du fleuve et offre une série de splendides coups d'œil dans le bas. Au-dessous de (82 M.) *Frankenstein Cliff,* elle franchit la gorge sur une vertigineuse « trestle » (pont de charpente), haute de 25 m. et longue de 150 m. En face, à dr., le Mt. Washington (p. 155). Une seconde trestle aérienne et haute de 25 m. traverse le *Willey Brook.* A dr., les *Silver* et *Flume Cascades* (p. 150). La ligne contourne le versant E. du *Mt. Willard* (849 m.; p. 151), quitte le défilé par son étroit *Gateway* (porte rocheuse, p. 150) et atteint le plateau, sur lequel se trouve (87 M.) *Crawford House* (575 m.; p. 150). Puis elle redescend; à dr., l'*Ammonoosuc* qu'elle franchit près de (89 M.) *Bretton Woods* pour descendre le long de sa rive droite. — 90 M. *Fabyan's* (p. 152), point de départ de la ligne pour le Mt. Washington (p. 156). — 92 M. *White Mt. House* (p. 152). — 93 M. *Zealand,* point de jonction de la ligne à voie étroite pour *Bethlehem Junction, Maplewood, Bethlehem Street* et le *Profile House* (p. 152, 153). — 94 M. *Twin Mountain House* (p. 152). Notre ligne contourne ensuite le flanc du *Cherry Mt.*

100 M. *Quebec Junction,* où la Quebec (Upper Coos) Division de la ligne du Maine Central se détache à dr.

De Quebec Junction à Québec, 221 M., en 10 h. La ligne croise la ligne du B. & M. R. R., passe au *Cherry Pond*, et atteint (5 M.) Starr King, Station pour *Jefferson* (p. 155), sur un contrefort du *Mt. Starr King* (1193 m.), qui s'élève à dr. Puis elle longe l'*Israel River*. — 11 M. Lancaster (265 m.; *buffet;* hôt.: *Lancaster Ho.*, dep. $ $2^1/_2$), dans un site riant sur l'Israel River, avec 3190 hab., est un séjour d'été favori. *Mt. Prospect* (636 m.; Prospect Ho., $ 3), à 3 kil. au S.-E., offre une excellente vue sur les Montagnes Blanches etc. A l'E., les *Pilot Mts.;* à 11 kil. au S.-E., *Jefferson* (p. 155). — La ligne entre dans le *Coos District*, recroise le B. & M. R. R. près de *Coos Junction* et franchit deux fois le *Connecticut*, qui forme ici la limite du New Hampshire. Près de (33 M.) *North Stratford*, la ligne croise le Grand Trunk Railway (p. 131) et remonte ensuite au N. la vallée du *Connecticut*. De (46 M.) *Colebrook* (313 m.; hôt.: Parsons Ho., $ 3; Monadnock Ho., $ 2 à 3), une voiture (coach) mène au (10 M.) *Dixville Notch (*The Balsams*, $ 4), gorge romantique, longue de 3 kil. (poteaux aux points les plus beaux, p. e. «Table Rock», etc.). De Dixville Notch, voitures (coaches) pour (11 M.) Errol's Dam (p. 131). — 53 M. *West Stewartson;* omnibus pour les (12 M.) *Connecticut Lakes* (766 m.; Connecticut Lake Ho., $ 2; Idlewild Camp, sur le second lac, $ 2), où le Connecticut prend sa source.

55 M. *Beecher's Falls*, où la ligne franchit la frontière du Canada (douane). De là à (221 M.) *Québec*, v. *le Canada*, par Bædeker.

De Quebec Junction la ligne principale descend le long de l'Ammonoosuc. — 104 M. *Whitefield* (p. 143). Près de (107 M.) *Scott Junction,* la ligne croise le B. & M. R. R. Puis elle franchit le Connecticut River, la frontière de l'Etat de Vermont (p. 131). Près de (110 M.) *Lunenburg* (Heights Ho., $ $1^1/_2$ à 2), la ligne se soude à celle du St. Johnsbury & Lake Champlain R. R. et atteint, au delà de (118 M.) *Miles Pond,* le *Passumpsic,* qu'elle longe jusqu'à (133 M.) *St. Johnsbury* (p. 143), sur la grande ligne de Boston au Canada. De là à (286 M.) *Montréal,* v. p. 144.

14. De Boston à Montréal.

V. les cartes, p. 104/105, 68/69.

A. Par Rutland et Burlington.

330 M. Boston & Maine Railroad (Fitchburg Division) de Boston à (114 M.) *Bellows Falls*, en 3 h. $^3/_4$ à 4 h.; Rutland Railroad de Bellows Falls à (186 M.) *St. John's*, en 5 h. $^3/_4$ à 7 h.; Canadian Pacific Railway de St. John's à (30 M.) *Montréal*, en $^3/_4$ d'h. à 1 h. (billet direct, $ 9; wagon-salon, $ $1^1/_2$; wagon-lit, $ $2^1/_2$).

Boston (North Union Station), v. p. 86. La ligne franchit le *Charles River;* à dr., coup d'œil sur le Bunker Hill Monument (p. 102). Près de la *State Prison* (à dr.), elle tourne à g. (O.) et traverse *Somerville*, ville de 61 643 hab.; à g., Cambridge et le Harvard College (p. 102). — 10 M. **Waltham** (hôt.: *Crescent*, $ 2 à 3; *Riverside Prospect),* ville de 23481 hab., avec de grandes filatures de coton et les ateliers de l'*American Waltham Watch Co.* (750 000 montres s'y fabriquent par année à la machine). A dr., *Prospect Hill* (146 m.). — 13 M. *Kendal Green.* A g., *Weston,* avec un jeu de golf et beaucoup de maisons de campagne. Plus loin, à dr., *Walden*

Pond, où l'écrivain Henry Thoreau (1817-1862; v. ci-dessous) passa 2 années $^1/_2$ (v. son livre: «Walden or Life in the Woods», 1854).

20 M. **Concord** (hôt.: *Thoreau House,* $ $2^1/_2$; *The Colonial,* $ $2^1/_2$), village de 5652 hab., sur le *Concord River,* qui s'y forme par la jonction du *Sudbury* et de l'*Assabet,* où habitèrent Hawthorne, Emerson, Thoreau et les Alcotts. Dans l'histoire de la littérature américaine, Concord occupe le même rang que Stratford-sur-Avon dans celle de la littérature anglaise. V. «Concord, historic, literary, and picturesque» (avec un plan), par *George B. Bartlett.* Voitures tarifées à la gare.

De la gare on tourne à dr. et l'on va par *Thoreau Street* à *Sudbury Str.,* que l'on suit à g. A g., au débouché de Sudbury Str. dans *Main Street,* s'élève la *Free Public Library* (bibliothèque publique), où il y a beaucoup d'autographes intéressants. On suit Main Str. à dr., on franchit le *Mill Brook* et l'on atteint un square, d'où partent différentes rues, et où se trouve le local de la *Concord Antiquarian Society* avec un musée (petit pourb.).

En suivant à dr. *Lexington Street* (la route par laquelle les Anglais battirent en retraite en 1775, v. ci-dessous), on arrive au bout de 5 min. (à dr.), là où se détache Lincoln Str., à la blanche maison de *Ralph Waldo Emerson* (1803-1882), que sa fille habite encore. C'est ici que le «sage de Concord» reçut la visite de Frédérique Bremer, la romancière suédoise, de Marguerite Fuller (comtesse d'Ossoli), etc. Un peu plus loin à g. se trouve l'*Orchard House,* maison qu'habita longtemps la famille Alcott, dont le membre le plus célèbre est *Louisa M. Alcott* (1833-1888), l'auteur des «Petites femmes» (histoire pour les enfants). A l'O. de l'Orchard House, la *Concord School of Philosophy* (école de philosophie), fondée en 1879 par *A. Bronson Alcott* (1799-1888), et qui a compté entre autres membres: Emerson, Benj. Peirce, le Dr. W. T. Harris et le col. T. W. Higginson. La maison la plus proche (à g.) est *The Wayside,* où *Nathaniel Hawthorne* (p. 111) habita de 1852 à 1864; la chambre d'étude, où il écrivit «Septimius Felton» et d'autres œuvres, est dans la tour.

On revient au square mentionné ci-dessus et suivant au N. *Monument Street,* on croise le Lowell R. R. et l'on atteint (12 min.) l'***Old Manse** (vieux presbytère; à g.), construit en 1756 pour le *Rev. Wm. Emerson* et où habitèrent après lui le *Rev. Dr. Ripley* et d'autres théologiens éminents. C'est là que R. W. Emerson passa une partie de son enfance; dans la chambre d'étude, au-dessus de la salle à manger, il écrivit plus tard «Nature» et Hawthorne ses «Mosses from an Old Manse» (1846). A côté des jardins de l'Old Manse, le pont sur le Concord, où les «Minute Men» (pron. minnitte menne, nom donné aux milices, parce qu'elles devaient être prêtes à la minute) du voisinage rencontrèrent les troupes anglaises le 19 avril 1775 et tirèrent ce «coup de feu qui retentit dans le monde entier» et qui commença en réalité la guerre d'Indépendance. Au

delà du pont, une belle statue d'un **Minute Man,* par Dan. C. French (1875), la première statue de cet artiste.

Bedford Street, qui part à l'E. du square central, mène en 10 min. au ***Sleepy Hollow Cemetery,** cimetière romantique, où reposent entre autres: *Ralph Waldo Emerson* (sur la tombe, un gros bloc de quartz rose), *Nathaniel Hawthorne* (sa tombe est entourée d'une haie basse de thuya), *Henry Thoreau* et les *Alcotts* (v. p. 134).

Chemin de fer de Concord à (10 M.) **Lexington** (*Russell Ho.*, $ 3; de Boston à Lexington par le Boston & Maine R. R. directement, 11 M., ou par le tramway électr.), ville de 3831 hab., où eut lieu, le 19 avril 1775, la première rencontre sanglante (v. p. 134) entre les troupes anglaises et les Américains. Deux monuments sur le *Common* ou *Green* au milieu de la ville et différentes plaques commémoratives rappellent cet événement. Les soldats des milices se rassemblaient dans la *Buckmann Tavern,* du côté N. du Green. Le *Town Hall,* à l'E. du Green, sur la route de Boston, renferme des souvenirs de ce temps.

Près de (22 M.) *Concord Junction,* notre ligne croise le N. Y. N. H. & H. Line (pour Lowell, p. 138); à dr., l'édifice dit *State Reformatory* (maison de correction). — 25 M. *South Acton.* — 36 M. *Ayer Junction,* d'où partent différentes lignes.

50 M. **Fitchburg** (hôt.: *Fitchburg Ho., Johnsonia,* dep. $ 2 1/2; *American Ho.,* $ 2 à 2 1/2), ville manufacturière de 31 531 hab., sur le *Nashua River,* point de jonction des lignes pour Worcester (p. 74) et South Framingham (p. 75). Au centre de la ville, un *monument des Guerriers* et la *Walker Free Library,* avec des collections artistiques. La *Calvinistic Congregational Church* est une église qui contient quelques beaux vitraux de couleur dessinés par Fred. Wilson et exécutés par Tiffany (1903).

La ligne commence à monter. A dr., le Nashua. — 53 M. *Wachusett;* voitures (coaches) pour le (6 M.) sommet du MT. WACHUSETT (642 m.; hôt.: *Summit Ho.,* $ 2 à 2 1/2), avec une belle vue, et qu'on peut atteindre aussi de *Princeton* (Wachusett Ho., $ 2 à 3), sur la ligne pour Worcester (v. p. 159). — A (60 M.) *South Ashburnham,* l'embranch. pour Cheshire se détache à dr. (N.) de la ligne principale, qui continue sur les Berkshire Hills et Troy (p. 159). Près de (68 M.) *Winchendon,* la ligne croise le Monadnock Branch, embranch. sur (10 M.) *Peterboro* (Tucker's Tavern, $ 2 à 2 1/2).

De Peterboro, un omnibus (75 c.) conduit à (6 M.) **Dublin** (hôt.: The *Leffingwell*, $ 3 à 4; *Leffingwell Inn*, $ 3), séjour d'été au pied N.-O. du *Mt. Monadnock* (v. ci-dessous) et au bord d'un beau lac (on y va aussi par *Harrisville* sur la ligne du Boston & Maine R. R.).

La ligne entre dans l'Etat du *New Hampshire* (p. 113). — 77 M. *Fitzwilliam* (366 m.; Fitzwilliam Tavern, $ 2), un des points de départ pour l'ascension du (5 M.) Mt. Monadnock (v. ci-dessous). 82 M. *Troy;* voiture (coach, 50 c.) pour le (5 M.) *Mountain House* ($ 2 à 2 1/2), à mi-hauteur du MT. MONADNOCK (970 m.), riche en points de vue. — 92 M. *Keene* (hôt.: Cheshire Ho., $ 2 1/2 à 3; City, $ 2), jolie petite ville de 9165 hab., qui possède le joli Horatian Park (329 m.) et des fabriques de meubles. Embranch. sur Nashua, v. p. 139. — Au delà de (104 M.) *Westmoreland,* la ligne descend

dans la vallée du *Connecticut.* — 110 M. *Walpole* (Walpole Inn, $ 3 à 3½; Dinsmore Ho., $ 2), séjour d'été dans un site charmant. La ligne franchit le Connecticut.

114 M. **Bellows Falls** (85 m.; *buffet; Windham*, $ 2½; *Rockingham*, $ 2 à 2½), dans le *Vermont* (p. 131), séjour d'été fréquenté. Sur la rive g., le *Mt. Kilburn* qui est bien boisé, avec un beau coup d'œil sur le village et les rapides du Connecticut (chute de 12 m.). La ligne croise la Connecticut River Division du B. & M. R. R. (p. 166) et se confond avec celle du Rutland R. R. qui traverse les **Green Mts.** (v. p. 141).

Dans la suite du trajet, le train remonte la jolie vallée du *Williams River* par (128 M.) *Chester* (174 m.) et d'autres petites stations d'été. Après avoir traversé la vallée du *Black River*, la ligne commence bientôt à gravir le versant E. des *Green Mts.* (v. ci-dessous). — 137 M. *Cavendish* (277 m.), où les rapides de la rivière ont formé des marmites de géant (pot-holes; jusqu'à 3 m. de diamètre) en grand nombre. — 144 M. *Ludlow* (329 m.; hôt.: Echo Lake, Ludlow, Riverside, $ 2), un séjour d'été. — Près de (148 M.) *Summit* (465 m.), la ligne atteint son point culminant et redescend ensuite rapidement.

167 M. **Rutland** (171 m.; hôt.: *Berwick Ho.*, $ 2 à 4; *Bardwell Ho.*, $ 2), ville dans la vallée de l'*Otter*, avec 11 499 hab. et d'importantes carrières de marbre (v. ci-dessous). Rutland est le point de jonction d'un embranch. sur *White Creek* (pour Albany) et *Chatham* et de la ligne du Delaware & Hudson R. R. (pour Saratoga, etc.).

Excursions: aux (7 M.; coach) *Clarendon Springs* (Hotel, $ 2½); au (10 M.) *Killington Peak* (1293 m.; aub. près du sommet, $ 2½), un des pics les plus élevés des Green Mts., avec une vue splendide; au *Mt. Ida*, etc. — Vermont produit les trois-quarts de tout le marbre extrait dans les Etats-Unis. Les carrières les plus importantes sont près de Rutland et de *Sutherland Falls* non loin de *Proctor* (v. ci-dessous). Le marbre de Vermont est semblable à celui de Carrare.

172 M. *Proctor* (v. ci-dessus) qui doit son nom au «roi des marbres» (Redfield Proctor). 176 M. *Pittsford.* — 183 M. *Brandon* (914 m.), avec des carrières de marbre, de riches dépôts de fer limoneux (bog-iron) et des mines de kaolin, qu'on y utilise pour fabriquer des couleurs minérales. Des omnibus partent d'ici pour le joli lac de *Dunmore* (8 M.; hôt.: Lake Dunmore Ho., $ 3 à 4; Mountain Spring Hôtel, $ 3), encadré de montagnes; non loin, le *Silver Lake* (hôtel). *Sudbury* (Hyde Park Manor, $ 2½), à 8 M. à l'O. de Brandon, est également très fréquentée. — 189 M. *Leicester Junction* (107 m.); embranch. à l'O. pour (17 M.) *Ticonderoga* (p. 213). — 200 M. *Middlebury* (104 m.; Addison Ho., $ 2 à 3) est le point de départ pour le (11 M.) *Bread Loaf Inn* (465 m.; $ 3 à 4), le *Snake Mt.* (399 m.; *vue) et autres points des Green Mts. Le *Mt. Lincoln* (1250 m.) et le *Bread Loaf* (1189 m.), offrant tous deux une belle vue très étendue, se gravissent de la Bread Loaf Inn. La ligne descend le long de l'*Otter Creek* à (208 m.) *New Haven Junction* (court embr. à l'E.

sur *Bristol*) et à (213 M.) *Vergennes* (52 m.; Stevens Ho., $ 2 à 2 1/2), à 8 M. du lac Champlain (p. 213), qui est visible à g.; derrière, les Adirondacks (p. 194). A g., près du lac (227 M.) *Shelburne,* avec la jolie maison et la ferme modèle du Dr. W. Seward Webb.

234 M. **Burlington** (33 m.; hôt.: *Van Ness Ho.,* $ 2 à 3; *Burlington,* $ 2), ville de 18 640 hab., la plus importante du Vermont, dans un beau site, sur une colline de la rive E. du *lac Champlain* (p. 213); c'est l'un des plus grands marchés au bois d'Amérique (le bois vient surtout du Canada). La *poste,* l'*hôtel de ville*, le *palais de Justice* et l'*Association chrétienne de Jeunes gens* entourent le Square, au centre de la ville. Au coin de Church Str. et de Pearl Str., le *Temple maçonnique*. Parmi les églises, on remarque la *cathédrale catholique-rom.* et l'*église de St-Paul* (épiscopale). — L'Université de Vermont, sur une hauteur à 110 m. au-dessus du lac, compte env. 560 étudiants. — La belle bibliothèque dite *Billings Library,* construite par H. H. Richardson (p. 95), renferme une collection précieuse de livres scandinaves. De la tour, on a une *vue splendide (surtout le soir) sur la ville, le lac Champlain (avec l'île dite Juniper Island, en face de Burlington), les Adirondacks (avec les Mts. Marcy, McIntyre et Whiteface) et à l'E. les Green Mts. (Mt. Mansfield, Camel's Hump, etc.). Dans le parc, une *statue de Lafayette,* par Ward (1883).

Jolies excursions à pied et en voiture, le long du *Winooski*, à *Red Rocks*, à *Shelburne Point* (au S.), à la *Mallett's Bay* (6 M.), etc. Excursions plus longues au *Mt. Mansfield* (p. 141), au *Camel's Hump* (p. 141) et aux autres sommets des Green Mts. Bateaux à vapeur sur le lac Champlain pour *Port Kent* (Ausable Chasm), *Plattsburg*, etc. (v. p. 214-215).

De Burlington à Essex Junction, 8 M. *Central Vermont Railway* en 25 min. (prix, 25 c.). Cette ligne court à l'E., franchit la gorge pittoresque du *Winooski* et ses chutes et rejoint à (8 M.) *Essex Junction* (p. 141) la ligne principale du *Central Vermont Railway* (v. R. 14 *B*).

Au N. de Burlington, la ligne côtoie encore la rive E. du lac Champlain sur un espace d'env. 6 M. A g., beaux coups d'œil sur l'autre rive avec l'hôtel Champlain (à env. 20 kil.; p. 215) et Plattsburg. Puis on gagne l'île de **South Hero** (p. 215), en traversant le lac sur une jetée en pierre longue d'env. 5 kil. 1/2, qui n'a de place que pour deux rails. — 247 M. *South Hero* (Iodine Springs Ho., $ 2 à 3), un petit bain de mer. — 251 M. *Grand Isle* (Island Villa; à 5 kil. 1/2 de la gare, $ 2 1/2 à 4), également dans l'île de South Hero, très fréquentée par les pêcheurs à la ligne. — On continue sur l'île de **North Hero** (p 215), par une seconde jetée longue d'env. 1200 kil. 259 M. *North Hero* (Irving Ho., $ 2). La ligne aitetnt au moyen d'une troisième jetée la presqu'île dite *Alburgh Tongue*, qui s'avance du N. dans la mer, et rejoint le continent. — 265 M. *Isle La Motte;* un vieux pont à l'O. conduit de l'autre côté dans la belle île de ce nom, où se trouve St. Anne, un pèlerinage. — Puis on côtoie la rive dans la direction du N. jusqu'à (271 M.) *Alburgh* (visite des bagages par la douane canadienne).

D'Alburgh a Ogdensburg: 122 M., chemin de fer en 4 h. 1/2 à 5

— 4 M. *Rouse's Point* (p. 170), où la ligne croise le Central Vermont Railway. — 9 M. *Champlain*, un des plus vieux villages de l'Etat de New York. — 14 M. *Mooers Junction*, où le Delaware & Hudson R. R. croise notre ligne. — 49 M. *Chateaugay* (p. 196), un des points de départ pour la visite des montagnes de l'Adirondack. — 60 M. **Malone Junction**, où notre ligne croise l'Adirondack & St. Lawrence Division du N. Y. Central & H. River R. R. — 61 M. *Malone* (p. 207). — 75 M. **Moira**, où le N. Y. & Ottawa R. R. croise notre ligne. — 81 M. *Lawrence*, centre de nombreux établissements de laiterie. — 97 M. *Norwood*, où notre ligne croise la Rome, Watertown & Ogdensburg Division du N. Y. Central & H. River R. R. — 122 M. **Ogdensburg**, v. p. 238.

Bientôt après Alburgh, on franchit la frontière canadienne et l'on suit la rive E. du Richelieu (p. 170). — 277 M. *Noyan*, où le Canada & Atlantic Railway se détache à g. sur Ottawa. — 281 M. *Clarenceville* — 299 M. *Iberville*; embranch. à dr. sur Québec, au delà du Richelieu. — 300 M. *St. John's*, où la ligne se rattache au réseau du Canadian Pacific Railway. — 330. M. *Montréal (Windsor Station)*. V. *le Canada,* par Bædeker.

B. Par Lowell et Concord.

335 M. Boston & Maine Railroad (*Concord Division*) jusqu'à (144 M.) *White River Junction*, en 4 h. 1/4 à 4 h. 3/4; Central Vermont Railroad de là à (164 M.) *St. John's*, en 5 à 6 h.; et Grand Trunk Railway de là à (27 M.) *Montréal*, en 3/4 d'h. à 1 h. (billet direct, $ 9; salon, $ 1 1/2; wagon-lit, $ 2).

Boston (North Union Station), v. p. 86. La ligne croise le *Charles River* et la voie de la Fitchburg Division et court au N.-O. par *Somerville* (p. 133) et *Medford.* Cette dernière possède le *Tufts College,* institution entretenue par les Universalistes et comptant 950 étudiants (y compris les écoles médicale et dentaire de Boston), ainsi que le musée d'histoire naturelle, qui renferme p. ex. l'éléphant empaillé «Jumbo» (v. p. 48). A dr. se trouvent les Middlesex Fells (p. 114). A g., les *Mystic Lakes.* — 8 M. *Winchester* avec une volière de l'Etat (aviary). 10 M. *Woburn,* ville manufacturière de 14254 hab., qui possède une belle bibliothèque publique, bâtie par H.H. Richardson (p. 95), et où beaucoup de Bostoniens ont leurs habitations. C'est ici que naquit en 1753 le comte de Rumford, le philanthrope, décédé à Auteuil près de Paris en 1814. — 15 M. *Wilmington,* où l'embranch. pour Lawrence se bifurque à dr. Au delà de (22 M) *North Billerica,* la ligne franchit le *Concord River.* — 26 M. **Lowell** (pron. lôël; hôt.: *St. Charles,* $ 3; *Richardson's,* $ 3; *Merrimac Ho., American Ho.*, $ 2 à 2 1/2), ville de 94 969 hab., au confluent du Concord et du *Merrimac,* dont la force hydraulique est utilisée par l'industrie importante, et notamment par les manufactures de tissus (cotonnades et laines, pour une valeur de $ 44 750 000 en 1900). La force est surtout fournie par les *Pawtucket Falls,* chutes du Merrimac (hautes de 10 m.; on les voit bien du pont). Les ouvriers sont du Canada français pour la plupart et l'on entend beaucoup parler français dans les rues, de sorte que la description de cette ville donnée par Dickens dans ses «American Notes» (1842) n'est plus tout à fait exacte. Dans le Monument

Square, au milieu de la ville, s'élèvent l'*hôtel de ville,* la *salle des Gloires,* un *monument des Guerriers,* ainsi qu'une *Victoire* par Rauch.

La ligne suit le cours du Merrimac (vue à dr.) et entre, au delà de (33 M.) *Tyngsboro,* dans l'Etat du *New Hampshire.* — 39 M. **Nashua** (*buffet;* hôt.: *Tremont,* \$2 à 2½; *Laton Ho.,* \$2), jolie ville de 23 898 hab., au confluent du Merrimac et du *Nashua,* avec des fabriques de quincaillerie, des filatures de coton, de tapis, etc. *St. François Xavier* est une belle église catholique.

De Nashua à Keene, 56 M., chemin de fer en 2 h. à 2 h. ⅓ (prix \$1.65). 9 M. *Amherst*, patrie d'Horace Greeley (p. 32); omnibus pour les *Ponemah Springs* (hôtel). — 12 M. *Milford;* omnibus pour *Mount Vernon*, séjour d'été sur le *Quohquinaspassakessanannaquog River.* — 16 M. *Wilton;* 27 M. *Greenfield.* — 32 M. *Elmwood Junction*, où l'on croise une ligne de Peterboro (p. 135) à Contoocook et Concord (v. ci-dessous). — 35 M. *Hancock*, nommé d'après John Hancock, un des anciens propriétaires (p. 246). — Des voitures (coaches) font le service entre (43 M.) *Harrisville* et Dublin (p. 135). — 56 M. *Keene*, v. p. 135.

Plus loin, au N., la ligne traverse la jolie vallée du Merrimac. — 56 M. **Manchester** (*buffet;* hôt.: *New Manchester Ho.,* \$ 2½ à 3½; *Windsor,* \$2; *Oxford,* \$2), la plus grande ville du New Hampshire (56 987 hab.), avec de grandes filatures de coton et des imprimeries (valeur des produits en 1900: 26 millions de doll.), qui utilisent la force hydraulique des *Amoskeag Falls* du Merrimac.

A 6 kil. ½ à l'E. de Manchester est le *lac* de *Massabesec* fréquenté par les pêcheurs et qui a 6 kil. ½ de long.

De Manchester a Henniker, 26 M., chemin de fer en 1 h. ¼ (prix 74 c.). — 16 M. *Parker;* embranch. sur *New Boston* (The Tavern), but favori d'excursions en voitures et en traîneaux de Lowell, Manchester, Nashua et Concord. — A (26 M.) *Henniker*, la ligne rejoint celle d'Elmwood Junction à Contoocook, mentionnée ci-dessus.

A (65 M.) *Hooksett* et plus loin, la ligne franchit le Merrimac, à plusieurs reprises. A l'O., le *Mt. Pinnacle,* riche en points de vue.

74 M. **Concord** (76 m.; *buffet;* hôt.: *Eagle,* \$2½ à 4½; *Commercial House,* \$1½ à 2), capitale du New Hampshire (19 632 hab.), dans un site riant sur la rive O. du Merrimac, possède de grandes carrosseries. Il y a dans le voisinage d'importantes carrières de granit. On remarque entre autres édifices: le *State Capitol,* la *bibliothèque publique,* l'*hôtel de ville* et l'*asile des Aliénés.* Le comte de Rumford (p. 138) vécut ici plusieurs années. A 3 kil. à l'O. se trouve l'*école de St. Paul,* grand institut de garçons.

De Concord a Claremont Junction, 57 M., chemin de fer en 2 h. à 2 h. ½ (prix \$1.70). — 12 M. *Contoocook*, v. ci-dessus. — 28 M. *Bradford;* voitures (coaches) pour (5 M.) *Bradford Mineral Springs* (sources d'eaux minérales; hôt.: Bradford Spring Ho., New Bradford Ho., \$2). — 35 M. *Lake Sunapee Station*, à l'extrémité S. du **Lake Sunapee** (33 m.), joli lac long de 10 kil. sur 1 kil. ½ à 5 kil. de large et que desservent de petits bateaux à vapeur. Les endroits les plus fréquentés de ses rives sont *Burkehaven* (hôt.: The Burkehaven, \$ 1½ à 2), *Blodgett's Landing*, où un «campement» de spiritualistes a lieu chaque année, et *Sunapee* (hôt.: Ben Mere Inn, \$2½ à 3; Sunapee Harbor Ho., \$2). *Soo-Nipi Park*, au pied du *Pike Brook*, est un établissement de pisciculture (Fish Hatchery) des Etats-Unis. — 43 M. *Newport*, à env. 5 kil. du *Blue Mountain Forest Park*, mesurant 100 kil. car. et entouré d'une clôture en treillis longue de 38 kil. ½. Il contient des buffles, des cerfs (wapiti), des élans et des sangliers ir-

portés d'Europe. On peut le traverser en voiture. — 55 M *Claremont.* — 57 M. *Claremont Junction* (p. 168).

A Concord, notre ligne se détache à g. de la ligne principale pour Montréal, qui conduit à Wells River (v. R. 14 *C*), par la route du Lake Winnipesaukee et Plymouth. Du pont sur le *Contoocook*, à (81 M.) *Penacook*, on aperçoit à dr., dans l'île dite *Duston's Island*, une colossale statue de *Mrs. Hannah Duston*, de Haverhill (p. 115), une héroïne du temps des combats avec les Indiens (1697). — 93 M. *Franklin;* Daniel Webster (p. 91) naquit à env. 3 kil. au S.-O. Embranch. pour (13 M.) *Bristol*, d'où il y a un omnibus pour le (5 M.) *Newfound Lake* (183 m.), séjour d'été très fréquenté avec plusieurs petits hôtels et quelques pensions. — Plus loin, la ligne tourne à g. (O.) et passe au *Webster Lake* (à dr.) et au *Highland Lake.* — 105 M. *Potter Place*, point de départ pour l'ascension du *Mt. Kearsarge* (897 m.; ne pas le confondre avec le Mt. Kearsarge dans les Montagnes Blanches, p. 147): 6 kil. 1/2 de route carrossable, puis un grappillon à cheval — Au delà de (126 M.) *Canaan* (291 m.), à g., le *Mascoma Lake*, avec un village de la secte des Trembleurs (shakers) sur sa rive S. Au delà de (139 M.) *West Lebanon*, la ligne franchit le *Connecticut.*

144 M. **White River Junction** (111 m.; *buffet; Junction Ho.*, $2 à 2 1/2), où notre ligne croise la Passumpsic Division du Boston & Maine R. R. et se soude à la voie du Central Vermont.

De White River Junction à *New York*, à *Montréal* et à *Québec*, v. R. 19 *A*. — Embranch. à l'O., par le (10 M.) *Queechy Gulf*, gorge étroite, profonde de 30 m., sur (14 M.) *Woodstock*, patrie du sculpteur *Hiram Powers* (1805-1873) et de *Georges P. Marsh* (1801-1882), diplomate et philologue. C'est un séjour très fréquenté surtout en automne.

La ligne remonte la pittoresque vallée du *White River*, qui traverse les Green Mts., et elle en franchit le cours au delà de (153 M.) *West Hartford* (*vue). — 158 M. *Sharon* (152 m.), où naquit *Joseph Smith* (p. 507), fondateur du mormonisme. — 178 M. *Randolph* (207 m.; Maplewood). La contrée devient romantique et l'on voit apparaître les hautes cimes des Green Mts. — 192 M. *Roxbury* (309 m.), où la ligne atteint son point culminant et redescend ensuite au lac Champlain. — 199 M. *Northfield;* à dr., sur une colline, la *Norwich University*, une école militaire destinée à former des officiers.

209 M. *Montpelier Junction*, embranch. sur (3 M.) **Montpelier** (158 m.; *hôt. Pavilion*, $2 à 3), capitale du Vermont (6500 hab.), sur le *Winooski*, avec un beau *State House*, que couronne une coupole haute de 38 m. Dans le vestibule, une statue d'Ethan Allen (1737-1789; p. 214). Dans le bâtiment de l'Association chrétienne de Jeunes gens se trouve la *Montpelier Art Gallery*, contenant surtout des tableaux (originaux et copies) de Thomas W. Wood. La *State Library* (bibliothèque publique) est un édifice de bon goût. — Près de (214 M.) *Middlesex* (163 m.), le Winooski traverse les *Middlesex Narrows*, gorge étroite, longue de 1/4 de M. et profonde de 18 m. — 219 M. *Waterbury* (131 m.; Waterbury House, $2), bon centre d'excursions.

Un tramway électr. va de là au N. à (10 M.) **Stowe** (*Green Mt. Inn*, $ 2), séjour d'été fréquenté, au milieu des *Green Mts*. Le **Mt. Mansfield** (1330 m.), la plus haute de leurs cimes (v. p. 136), se gravit de Stowe par une bonne route (9 M.; diligence). Il a trois sommets: le *Forehead*, le *Nose* et le *Chin* (point culminant), dont les deux derniers offrent des vues splendides. La route aboutit au pied du Nose (Summit Ho., $ 2 à 3), d'où un sentier conduit au Chin en $^3/_4$ d'h. à 1 h. Des routes y mènent aussi de *Jeffersonville* au N. en passant par le *Smuggler's Notch*, ou de *Underhill* (v. ci-dessous) à l'O. — Excursions de Waterbury aux *Moss Glen Falls*, au *Camel's Hump* (v. ci-dessous), etc.

Le *Camel's Hump* (Bosse de Chameau; 1247 m.), qui s'élève au S.-O., se gravit de (222 M.) *North Duxbury* (10 kil., dont 5 kil. de route carrossable). Au N. (à dr.), on aperçoit les *Bolton Falls*. — Au delà de (237 M.) *Williston*, à g., vue rétrospective sur le Mt. Mansfield et le Camel's Hump. 241 M. *Essex Junction* (buffet), embranch. à l'O. sur (8 M.) *Burlington* (v. p. 137) et au N.-E. sur (11 M.) *Underhill* (v ci-dessus) et (25 M.) *Cambridge Junction*.

266 M. **St. Albans** (112 m.; *buffet*; hôt.: *American Ho.*, $ 2 à 3), grand village de 6239 hab., dans un beau site, sur le versant d'une colline à 3 kil. à l'E. du lac Champlain. Le Central Vermont R. R. y a ses ateliers. C'est un important marché au beurre et aux fromages. Une jolie fontaine, éclairée le soir à l'électricité, orne le square ombragé d'ormes, au milieu du village.

Aldis Hill (152 m.), à $^1/_4$ d'h. au N.-E. de St. Albans, et *Bellevue Hill* (396 m.), à 3 kil. au S.-E., sont d'excellents points de vue (Adirondacks, Green Mts., Lake Champlain, etc.; surtout après midi). — *St. Albans Bay* (hôt.: Lake View Ho., St. Albans Point Ho., $ 2), rendez-vous des pêcheurs à la ligne (perches, brochets, etc.).

De St. Albans à Richford, 28 M., chemin de fer en 1 h. $^1/_4$ à 2 h. $^1/_4$, le long du *Missisquoi River*. — 10 M. **Sheldon Springs** (hôt.: *Riverside*, $ 2; *Portland*, à 2 kil. de la gare, $ $1^1/_2$), avec des sources d'eaux minérales, efficaces contre les maladies du foie, de la peau, etc. Le Missisquoi forme ici des rapides. — 28 M. *Richford*, v. p. 144.

De (272 M.) *Swanton Junction*, embranchement à l'O. sur (20 M.) Alburgh et (24 M.) Rouse's Point (p. 170). — 278 M. *Highgate Springs* (hôt.: Franklin Ho., $ $2^1/_2$ à 3), sur la Missisquoi Bay (chasse au canard sauvage), avec des sources d'eaux alcalines. La ligne franchit la frontière pour entrer dans la province de Québec (Canada). — Au delà de (290 M.) *Stanbridge*, on aperçoit à g. le *Rougemont* et le *Belœil Mt.*, montagne isolée s'élevant dans la plaine. Puis on franchit le *Richelieu*. — 308 M. *St. John's*, sur la ligne du Grand Trunk Railway (R. 13 *A*.; v. p. 138). — 335 M. *Montréal* (Bonaventure Station), v. *le Canada*, par Baedeker.

C. Par Concord, Plymouth, Wells River et Newport.

343 M. Boston & Maine Railroad jusqu'à (235 M.) *Newport*, en 7 h. $^1/_2$ à 8 h. $^1/_4$; Canadian Pacific Railway de là à (108 M.) *Montréal*, en 3 h. $^1/_2$ à 4 h. $^1/_2$ (prix comme ci-dessus). — Cette route passe au *Lake Winnipesaukee* et forme une des routes menant aux *White Mts*. (p. 145; vue à dr.).

De Boston à (74 M.) *Concord*, v. p. 138-139. La ligne franchit le *Merrimac* et suit son cours dans la direction du N. — 84 M. *Canterbury*; dans le voisinage (env. 6 kil. $^1/_2$), un grand village de la

secte des Trembleurs (Shakers). — 93 M. *Tilton;* sur une colline, au-dessus de cet endroit, un arc de triomphe, haut de 16 m., en l'honneur de la famille Tilton. La ligne croise deux fois le *Winnipesaukee River* et côtoie le *lac Winnisquam;* en avant (à g.), les Sandwich Mts. et les Franconia Mts. (p. 153). — 102 M. *Laconia* (hôt. Eagle, $ 2 à 2 1/2). — 104 M. *Lakeport* (Mt. Belknap Ho., $ 2), à l'extrémité S. de la *Long Bay,* une baie du lac Winnipesaukee, est le point de jonction d'un embranchement sur (17 M.) *Alton Bay* (v. ci-dessous), à l'extrémité S. du lac.

Le ***lac Winnipesaukee** ou **Winnipiseogee** (143 m.; «Sourire du Grand Esprit» ou «Belle Eau sur les Hauts Lieux»), le plus grand lac du New Hampshire, est un bassin irrégulier, long de 40 kil. sur 1 kil. 1/2 à 11 kil. de largeur, encadré de montagnes pittoresques et semé d'innombrables îles. Son eau (90 m. à sa plus grande profondeur) est d'une limpidité admirable. De petits bateaux à vap. circulent sur le lac (v. ci-dessous).

Alton Bay (*Winnipesaukee House*, $ 2 à 2 1/2) se trouve à l'extrémité d'une baie étroite du même nom et longue de 8 kil., qui termine le lac au S. Excursions d'Alton Bay: au (20 kil. au N.-O.) *Belknap Mt.* (689 m.; voiture, 1 pers., $ 1 1/2 aller et retour), avec une belle vue (surtout l'après-midi); puis, au *Mt. Major*, au *Prospect Hill* et au *Sheep Mt.* A 5 kil. à l'E., le *Merry Meeting Lake.* On peut aller à l'Alton Bay non seulement par Lakeport, mais aussi par Lawrence et Dover (p. 115).

D'Alton Bay, un petit bateau à vap. conduit à (9 M.) **Wolfeborough** (hôt.: *Hobbs Inn*, $ 2 à 3; *Sheridan*, $ 2; *pensions* en grand nombre), le plus grand des villages des bords du lac (2390 hab.), dans un joli site, sur la rive E. du lac. Excursion intéressante au **Copple Crown* (640 m.), à 10 kil. 1/2 au S.-E. (voit., 1 pers. $ 1 1/2). La vue embrasse le Mt. Ossipee et le Chocorua au N. (quand le temps est clair, on aperçoit au loin le Mt. Washington) et s'étend à l'E. jusqu'à l'Océan Atlantique. Belle vue également de *Tumble Down Dick*, au N. du Copple Crown. On peut aller aussi à Wolfeborough par Salem, Portsmouth et Sanbornville (p. 145).

De Wolfeborough, des bateaux à vap. franchissent le lac à (14 M.) *Weirs* (v. ci-dessous; 80 c.) et le remontent jusqu'à (17 M.) *Centre Harbor* (80 c.). Les deux trajets offrent un beau coup d'œil sur le Mt. Washington.

Weirs (hôt.: **New Weirs*, $ 3 à 5; *Lakeside*, *Winnecoette*, $ 2 à 3), sur la rive O. du lac, est un séjour d'été favori de différentes sectes religieuses et d'autres corporations. C'est une station du B. & M. R. R. (v. ci-dessous); bateau à vap. pour *Lakeport* (v. ci-dessus).

Centre Harbor (183 m.; hôt.: *Senter Ho.*, $ 2 1/2 à 3; *Moulton*, $ 2 à 2 1/2; *pensions*), à l'extrémité N.-O. du lac, est le séjour d'été le plus agréable des bords du lac Winnipesaukee. A 6 kil. 1/2 au N.-E. s'élève le *Red Hill* (620 m.; voit. jusqu'au pied, puis chemin cavalier, 1/2 h.), avec une vue superbe, surtout sur les Sandwich Mts. au N. et au N.-E. A l'O. du Red Hill, à 5 kil. de Centre Harbor, se trouve le ***lac Squam**, un pendant du lac Winnipesaukee, mais plus petit (*Asquam Ho.*, sur le Shepard Hill, à l'extrémité S.-O.). Belle vue du *Centre Harbor Hill* (1 kil. 1/2). Promenades «*Round the Ring*», à *Ossipee Park*, à *Plymouth* (p. 143), etc. — De Centre Harbor, voitures (coaches) pour (18 M.) *West Ossipee*, d'où le beau ***Mt. Chocórua** (1069 m.) se gravit en 2 h. du côté N.-O., par *Tamworth.* Vue splendide.

La ligne contourne les baies de la rive O. du lac Winnipesaukee. — 109 M. *Weirs* (v. ci-dessus). — 112 M. *Meredith*, à 5 M. au S.-O. de Centre Harbor (v. ci-dessus); à dr., le petit *lac Waukewan.* — 121 M. *Ashland.* — Près de (123 M.) *Bridgewater*, la ligne franchit le *Pemigewasset* (pron. pemmidgi- . . .; c.-à-d. «Lieu des pins courbes»).

126 M. **Plymouth** (hôt.: **Pemigewasset Ho.*, $ 3 à 4, station où l'on dîne), dans la belle vallée du Pemigewasset, à 11 kil. à l'O. du Squam Lake (p. 142), est renommée pour ses gants de peau de daim. Jolie vue du *Walker's Hill*, près du village; celle du *Mt. Prospect (631 m.), à 6 kil. au N.-E., est plus étendue (elle comprend les Franconia Mts., les Sandwich Mts. et le lac Winnipesaukee). Nathaniel Hawthorne (p. 111) mourut dans le Pemigewasset House mentionné ci-dessus.

De Plymouth à Lincoln 22 M., chemin de fer en 1 h. La ligne remonte au N. la pittoresque vallée du Pemigewasset jusque bien avant dans les *Franconia Mts.* (v. p. 153). — De (8 M.) *Compton Village*, omnibus pour (12 M.) *Waterville* (Elliot's Hotel, $ 2 1/2), bon centre de courses de montagnes. — 21 M. **North Woodstock** (hôt.: **Deer Park Hotel*, $ 3 1/2; *Fair View*, $ 2), dans un beau site, à l'extrémité S. du **Franconia Notch*, à 10 M. du Profile House (p. 153; omnibus). Dans le voisinage, plusieurs points pittoresques: **Lost River*, *Mirror Lake*, *Bell's Cascades* et les rochers dits *Mummies*. — 22 M. *Lincoln*.

Plus loin, la ligne remonte la vallée du *Baker River*. Plusieurs petites stations. — 145 M. *Warren* (Moosilauke Ho., $ 2) est le point de départ pour le (10 M. au N.-E.; omnibus) ***Mt. Moosilauke** («Lieu Chenu», 1466 m.), qui était déjà visible dep. quelque temps (hôt.: *Tip-Top Ho.*, au sommet, $ 3; *The Moosilauke*, au pied, $ 3). Vue magnifique sur les Montagnes Blanches, les Franconia Mts. et la vallée du Connecticut. — Près de (150 M.) *Warren Summit* (323 m.), le point culminant de la ligne, le train passe par une profonde fissure du rocher (sentier pour le Mt. Moosilauke, 3 h.). — Au delà de (168 M.) *Woodsville*, à l'embouchure de l'*Ammonoosuc*, la ligne franchit le *Connecticut*.

169 M. **Wells River** (*buffet*), où notre ligne se soude à la Connecticut & Passumpsic Division du Boston & Maine Railroad. Wells River est également le point de jonction de chemins de fer pour les *Montagnes Blanches* et *Montpelier* (v. ci-dessous).

De Wells River à Groveton, 53 M., chemin de fer en 2 h. 1/2 à 3 h. Cette ligne pénètre dans le centre des Montagnes Blanches et plusieurs des trains directs de New York et de Boston la suivent (v. p. 145; les trains-express de Boston pour les Montagnes Blanches restent à Wells River sur la rive g.). — La ligne remonte le cours de l'*Ammonoosuc*. 5 M. *Bath*. — 10 M. *Lisbon*; 12 M. *Sugar Hill* (pour le village, à 3 kil. à l'E., v. p. 154); 21 M. *Littleton* (hôt.: Thayer's, The Maples, $ 2 à 3, Chiswick, $ 2; v. la *carte*, p. 146/147), joli séjour d'été (omnibus pour *Franconia*, 6 M., p. 154). — 27 M. *Wing Road*, point de jonction de la ligne pour (4 M.) *Bethlehem Junction*, (9 M.) *Twin Mountain House*, (12 M.) *White Mt. House* et (13 M.) *Fabyan House* (v. p. 152). [De Bethlehem Junction, chemin de fer à voie étroite pour (2 M.) *Maplewood*, (3 M. 1/2) *Bethlehem Street* et (10 M.) le *Profile House*; v. p. 152, 153]. — 31 M. *Whitefield* (p. 133), point de jonction d'une ligne pour *Jefferson*, *Gorham* et *Berlin* (p. 131). — 43 M. *Lancaster* (p. 133); 53 M. *Groveton Junction* (p. 131).

De Wells River Junction à Montpelier, 38 M., chemin de fer, en 1 h. 1/4 à 2 h. 1/4. — 23 M. *Marshfield* (367 m.). — 39 M. *Montpelier*, v. p 140.

Au delà de (181 M.) *Barnet*, la ligne quitte la vallée du Connecticut, qui tourne au N.-E., et remonte le cours du *Passumpsic*, qu'on franchit 25 fois sur une distance de 24 M. — 190 M. **St. Johnsbury** (213 m.; *Avenue Ho.*, $ 2 à 3), petite ville industrielle d'

7010 hab., avec les grands *Fairbanks Scales Works,* un *monument des Guerriers,* un *musée d'histoire naturelle* et une *Galerie des Beaux-Arts*; c'est le point de jonction des lignes pour (23 M.) *Lunenburg* (p. 133) et (11 M.) *Danville,* (95 M.) *Swanton* (p. 141) et (97 M.) *Maquam,* sur le lac Champlain (p. 213). — 199 M. *Lyndonville* (Union Ho., $ 2), avec les *grandes chutes du Passumpsic.* 208 M. *West Burke;* à env. 10 kil. au N.-E., le beau lac de *Willoughby* (366 m), situé entre le *Mt. Pisgah* ou *Annanance* (762 m.) et le *Mt. Hor* (457 m.). — 213 M. *Summit Station* (320 m.); on franchit la ligne de partage des eaux du Connecticut et du St-Laurent.

235 M. **Newport** (213 m.; hôt.: **Memphremagog Ho.,* $ 2 à 3; *The Palace,* $ 1 à 1 1/2), village de 3113 hab., dans un site riant, à l'extrémité S. du *lac Memphremagog* (v. ci-dessous), bon centre d'excursions. Du *Pine Hill,* beau coup d'œil sur le lac; vue plus étendue du *Jay Peak* (1243 m.), à 12 M. à l'O.

Le ***lac Memphremagog** (*Lake Memphremagog;* «Belle Eau»; 143 m.) est un lac riant, long de 48 kil. sur 3 à 6 kil. de largeur, dont les 4/5es sont situés dans le Canada. Il est entouré de rives rocheuses et de montagnes boisées; ses eaux sont très poissonneuses (truites saumonées, brochets, perches, etc.). Un petit bateau à vap. fait t. l. jours le service entre Newport et *Magog*, à l'extrémité N. du lac (aller et retour, env. 6 à 7 h.). Le bateau part de l'*Indian Point*, passe aux *Twin Sisters*, franchit la frontière du Canada près du *Province Island*, et relâche au (12 M.) *Owl's Head Hotel* ($ 2 à 3), situé au pied de l'Owl's Head (996 m.), qui se dresse hardiment et qui se gravit de là en 1 h. 1/2 à 2 h. 1/2. Quand le ciel est serein, la *vue embrasse Montréal et les Green, White et Adirondack Mts. Puis, le bateau passe au *Long Island* et mouille à deux ou trois petites stations. A l'O. s'élève le *Mt. Elephantus* (Revere Ho.). Sur la rive E., à 20 M. de Newport, *Georgeville* (Lake Hall), petite ville de bains. **Magog** (*Park House*), à l'extrémité N. du lac, à la sortie du *Magog River*, rendez-vous des pêcheurs à la ligne, est relié à (19 M.) *Sherbrooke* (p. 131) par le chemin de fer du Canadian Pacific. Le *Mt. Oxford*, à 8 kil. à l'O., offre une vue étendue sur les forêts de sapins du Canada au N. et à l'O.

De Newport, notre ligne court au N.-O. jusqu'à (266 M.) *Richford* (American Ho., $ 2), où elle franchit la frontière du Canada. De là à (343 M.) *Montréal*, v. *le Canada*, par Bædeker.

Une autre route pour Montréal est celle du Grand Trunk Railway par *Stanstead Junction*, *Massawippi*, *Lennoxville* et *Sherbrooke* (v. *le Canada*, par Bædeker).

D. Par Portsmouth et North Conway.

365 M. Boston & Maine Railroad jusqu'à (140 M.) *North Conway*, en 5 h. à 5 h. 1/2; Maine Central R. R. jusqu'à (50 M.) *Lunenburg*, en 2 h. 1/2 à 2 h. 3/4; St. Johnsbury & Lake Champlain R. R. jusqu'à (22 M.) *St. Johnsbury*, en 3/4 d'h. à 1 h.; Boston & Maine R. R. jusqu'à (45 M.) *Newport*, en 1 h. 1/2 à 2 h; Canadian Pacific R. R. jusqu'à (109 M.) *Montréal*, en 4 h. à 4 h. 1/2 (billet direct, $ 10 1/2). — C'est la route la plus courte pour les Montagnes Blanches (p. 145), en même temps qu'une des routes régulières pour le lac Winnipesaukee (p. 142).

De Boston à (57 M.) *Portsmouth* et à (67 M.) *Conway Junction*, v. p. 110-114. Notre ligne tourne ici à g. (N.-O.). 70 M. *South Berwick;* 71 M. *Salmon Falls* (p. 116); 74 M. *Somersworth.* — 80 M. **Rochester** (hôt.: *City, Wrisley,* $ 2), petite ville manufacturière de

8466 hab., est le point de jonction des lignes pour (29 M.) *Portland* (p. 116) et pour (18 M.) *Alton Bay,* sur le *lac Winnipesaukee* (p. 142). — 88 M. *Milton.* — 98 M. *Sanbornville* (buffet); embranch. sur (11 M.) *Wolfeborough*, au bord du lac Winnipesaukee (p. 142). Au delà de (117 M.) *Centre Ossipee,* on aperçoit à dr. le *lac Ossipee.* — 123 M. *West Ossipee*, station pour plusieurs petits hôtels dans les districts pittoresques de *Tamworth,* de *Sandwich* et de *Wonalancet.* A g., les Ossipee Mts. et les Sandwich Mts. (p. 142) avec les belles formes du *Chocorua* à leur extrémité E. Puis la ligne passe entre le *Moore's Pond* à g. et le *Silver Lake* à dr. Près de (128 M.) *Madison* se trouve un des plus grands blocs erratiques (granit) des Etats-Unis; il est long de 23 m., large de 12 m. et haut de 9 à 11 m. et pèse env. 7600 tonnes. — 135 M. *Conway* (Conway Ho., $ 2), sur le *Saco River,* est un centre d'excursions nombreuses, plus tranquille que North Conway. A g. le Moat Mt. (p. 148), à dr. le Mt. Kearsarge (p. 147).

140 M. *North Conway,* v. p. 146; de là à (212 M.) *St. Johnsbury,* v. p. 132-133; de St. Johnsbury à (365 M.) *Montréal,* v. p. 144.

15. Les Montagnes Blanches *(White Mountains).*

Pour les principales routes DE BOSTON aux Montagnes Blanches, v. p. 141-145. Les stations d'entrée sont d'ordinaire: *North Conway* (p. 146; trajet en 4 h. 1/2 à 8 h.; aller et retour, $ 6 1/4 à 9 suivant la route); *Bethlehem* (p. 152; 7 h.; $ 9 à 10); et *Plymouth* (p. 143; 3 h. 1/2; $ 4 3/4 à 5 1/4).

DE NEW YORK, la principale route directe à *Fabyan's* ou à *Bethlehem* va par *Wells River* (v. R. 19 *A;* 10 h. 1/2; aller et retour, $ 17); toutefois on lui préfère fréquemment le trajet par *Boston* et *North Conway* ou par *Plymouth* (v. R. 14 *C*, 14 *D;* 12 h.; aller et retour, $ 17 1/2). L'excursion coûte moins si l'on va en bat. à vap. à *Portland* (R. 12) et de là en chemin de fer (R. 13).

BILLETS D'EXCURSION (c.-à-d. billets d'aller et retour) à prix réduits en été et en automne, d'après toutes les combinaisons possibles. Pour plus amples renseignements (cartes, itinéraires, etc.), s'adresser aux Cies de chemin de fer respectives (v. p. XXIV). On peut avoir aussi des *billets circulaires* chez MM. Raymond & Whitcomb et Thos. Cook & Son (p. XXXIII).

SAISON. On peut visiter les Montagnes Blanches de juin à la fin d'octobre; toutefois les piétons préféreront juin, sept. et oct. aux mois de juillet et d'août avec leurs grandes chaleurs et leur encombrement. La splendide coloration des fleurs en automne rehausse le charme des promenades à pied dans cette saison. En juin, on souffre des cousins et des moustiques. L'ouverture des grands hôtels n'a pas lieu avant le mois de juillet.

DURÉE DU TOUR. A la rigueur, on peut visiter en 8 jours les points principaux des Montagnes Blanches, y compris le Mt. Washington, le Crawford Notch, Bethlehem et le Profile House; toutefois il est préférable d'y consacrer plus de temps. On peut y joindre commodément la visite du *lac Winnipesaukee* (p. 142).

HÔTELS: de tout genre, depuis les grands «caravanserais» d'été du monde fashionable, jusqu'aux petites auberges et aux pensions pas chères et sans prétentions. Dans les maisons de premier ordre les domestiques sont fréquemment des étudiants ou des étudiantes qui veulent gagner de la sorte les moyens de étntinuer leurs études. Les prix varient de $ 1 1/2 à $ 6 par jour et de $ 5 à $ 30 par sem.

EQUIPEMENT. Les piétons feront bien de se vêtir simplement mais en prévision de la pluie et du froid. En juillet et en août, il suffit toutefois d'avoir des vêtements légers, la température étant très élevée dans les vallées. Dans les grands hôtels il est d'usage de changer souvent de toilette, mais les simples touristes ne sont pas tenus de s'y conformer.

Les GUIDES ($ 2 à 3 par jour) sont rarement nécessaires dans les Montagnes Blanches, parce que les routes sont presque toutes marquées et faciles à suivre. Pour les excursions dans les régions écartées, ils sont toutefois indispensables ($ 2 à 3 par jour). Les guides *Vyron* et *Thaddeus D. Lowe* à Randolph (p. 150) et *E. Hunt* à Jefferson (p. 155), connaissent bien la chaîne principale ($ 3 à 4 par jour), et *Onslow S. Smith* de Passaconaway peut être recommandé pour la partie S. des montagnes. Dans les forêts, une boussole est indispensable. — VOITURES (buckboards, etc.) à tous les points principaux (celles des hôtels sont plus chères).

L'APPALACHIAN MOUNTAIN CLUB (à Boston, Tremont Building), fondé en 1876 et comptant 1600 membres, a beaucoup fait pour faciliter au public la visite des Montagnes Blanches (sentiers, poteaux indicateurs, construction de «camps», p. 195, etc.). L'*Appalachia*, sa revue trimestrielle, renferme beaucoup de matériaux précieux. Droit d'admission, $ 8; souscription annuelle, $ 4. — La meilleure carte des Montagnes Blanches est celle publiée par la *Scarborough Publishing Co.*, à Boston, Essex Str., 144 (au $^1/_{127000}$e; 1903; $ 3).

Les **Montagnes Blanches** *(White Mountains)* forment la partie centrale du massif de montagnes de l'Appalachia, qui s'étend de la presqu'île de Gaspé jusqu'à Alabama. Dans l'acception ordinaire du mot, elles couvrent une superficie d'env. 3400 kil. car. dans l'Etat du New Hampshire, de l'Androscoggin et de l'Ammonoosuc supérieur au N., jusqu'au pied de la chaîne dite Sandwich Range au S. (50 kil.), et de la frontière du Maine à l'E., jusqu'à la vallée du Connecticut à l'O. (70 kil.). Les montagnes les plus hautes s'élèvent sur un plateau d'env. 450 à 480 m. d'alt. et leur point culminant atteint une hauteur de 1500 à 1800 m. Elles se divisent en deux grands groupes: les Montagnes Blanches proprement dites à l'E. et les Franconia Mts. à l'O. Le nom de Montagnes Blanches, dans son acception primitive et étroite, n'appartient qu'à la *Great* ou *Presidential Range,* chaîne qui s'étend sur une longueur d'env. 21 kil. du Mt. Madison au N.-E. jusqu'au Mt. Webster au S.-O. et dont le *Mt. Washington* (1917 m.; p. 155) est la cime la plus élevée. Les Montagnes Blanches se composent en majeure partie de granit, recouvert de schiste micacé. Elles offrent une profusion de paysages attrayants et pittoresques, que visitent en été des milliers de touristes.

A. North Conway.

North Conway (158 m.; hôt.: **Kearsarge Ho.,* $ 3 à 5; *Sunset Pavilion,* $ 3 à $3^1/_2$; *Eastman, Randall,* $ 2 à 3; *pensions* en grand nombre), dans un site charmant, sur une terrasse peu élevée, au-dessus du terrain plat d'alluvion (Intervales) du *Saco* (pron. soko avec l'o ouvert) au cours tortueux, est préféré par les touristes qui veulent joindre aux excursions dans les montagnes un séjour au milieu des paysages plus riants de la vallée. A l'O. s'élève le *Moat*

Mt.; à l'E., les *Green Hills*; au N.-E., le *Mt. Kearsarge* et le *Hurricane Mt.*, tandis qu'à l'O. et au N.-O., le *Mt. Washington* et d'autres sommets forment au loin le fond du tableau. A $^1/_4$ d'h. au N., *Intervale* (167 m.; hôt.: Intervale Ho., $ $3^1/_2$ à 4; Bellevue, $ $2^1/_2$ à 3; Pendexter, $ 2 à 3; station du chemin de fer, v. p. 132), joli petit village, et à $^1/_4$ d'h. au N.-E., *Kearsarge Village* (hôt.: The Ridge, $ 3), au pied du Mt. Kearsarge (v. ci-dessous).

A l'Echo Lake et aux Ledges, 3 à 4 kil. De l'hôtel Kearsarge, suivre la route au N. jusqu'au (7 min.) *Sunset Pavilion*, passer ici à dr. sous le chemin de fer, franchir le Saco sur un (7 min.) pont couvert et bientôt après, un second cours d'eau. Au bout de 8 min., près d'un ruisseau, la route se bifurque: à g. on va à l'Echo Lake; à dr., au Devil's Den (antre du Diable; v. ci dessous). On suit le premier chemin; au (12 min.) carrefour, on continue tout droit jusqu'à (3 min.) l'*Echo Lake (792 m.), petit lac au pied des flancs escarpés de la *White Horse Ledge* (Roche du Cheval Blanc, nom qu'elle doit à une tache blanche en forme de cheval), une des *Ledges* ou roches (hautes de 270 m.), qui terminent ici le Moat Mt. On suit la rive du lac dans la direction du N. (éviter les chemins à dr. qui reviennent en arrière), et l'on atteint au bout de 7 min. un sentier qui mène à g. dans la forêt, et qui débouche à la fin (8 min.) sur une route carrossable. On continue sur cette route dans la même direction, on passe à une carrière; derrière celle-ci, une petite cabane avec rafraîch. et le *Devil's Den*, que surplombe une table rocheuse. On revient au point où l'on a quitté la forêt, et l'on suit le chemin à g.; sur la (6 min.) grande route, près d'une ferme blanche, à dr., on revient au (10 min.) pont, où le chemin pour l'Echo Lake se détache à g. (v. ci-dessus). — En tournant à g., dès qu'on a rejoint la grande route, et en la suivant pendant $1/4$ d'h., on atteint un poteau indicateur pour les *Diana's Baths* (bains de Diane).

Aux Artists' Falls (chutes des Artistes), 3 kil. De l'hôtel Kearsarge, passer à la Maine Central R. R. Station et aller au S. en 10 min. au pont sur le ruisseau dit *Artists' Brook*; puis tourner à g., suivre la route et franchir un second pont, pour être en 12 min. au *North Conway Keeley Institute* (ci-devant Artists' Falls Hotel). A dr., sentier pour (5 min.) *Forest Glen Mineral Spring* (source d'eaux alcalines). Pour aller aux chutes, prendre le sentier qui se détache à dr. en face de la source; au bout de 5 ou 6 min., on entend leur murmure (elles ne sont belles qu'après la pluie).

*Au Mt. Kearsarge (5 h. à 6 h., aller et retour). De l'hôtel Kearsarge on se dirige au N., on prend par la seconde route qui se détache à dr. (poteau), on croise la voie et tournant à g. on traverse le *Kearsarge Village* jusqu'à une (2 kil.) petite église; de là, à dr., à une ($1/2$ kil.) *ferme* (voit. jusqu'à la ferme, 1 pers. 50 c.; chev. de cet endroit au sommet, $ 2; guide, inutile, $ 2). Le sentier (1 h. $3/4$ à 2 h. $1/4$ jusqu'à la cime), d'abord à pic et rocailleux, puis commode, à la fin escarpé de nouveau, conduit derrière la ferme à travers champs et au bout de 8 min. sous bois. 25 min. après, un sentier à dr. revient à la *Prospect Ledge* (*vue sur la vallée du Saco, le Moat Mt., etc.). A 10 min. en amont, on passe à une petite source (à dr.); 10 min. plus loin, on sort du bois et l'on atteint les « Ledges » rocheuses, où l'on aperçoit bientôt un peu à dr. un petit cairn (tas de pierres). Le reste du chemin ne peut guère se décrire, mais en suivant les vestiges et en prenant les «cairns» pour jalons, on parvient au sommet en env. 1 h. (appuyer d'abord à dr., puis contourner à g. et monter du côté O.). Le splendide panorama du *Mt. Kearsarge, *Kiarsarge* ou *Pequawket* (996 m.; en haut, une cabane av. rafraîch.) embrasse la vallée du Saco au S. et à l'O.; le Mt. Chocorua et la coupe chenue du Moat Mt. à l'O.; le Mt. Moosilauke (p. 143; au loin), le Mt. Hancock, le Mt. Carigain et le Mt. Lafayette à l'O. et à l'O.-N.-O.; les principales cimes des Montagnes Blanches, entre autres: le Mt. Washington, au N.-O., les Wild Cat et Carter Mts. séparés par le Carter Notch, au N.; enfin plu-

sieurs lacs et étangs, surtout le Lake Sebago, à l'E. et au S.-E. L'autre Mt. Kearsarge (p. 140), à 16 kil. du premier, est visible à g. du Chocorua. Ne pas descendre à l'O. à Bartlett (p. 132) sans guide. En descendant à Conway, bien remarquer les cairns (v. p. 147) sur la route par les Ledges. Dans le bois appuyer à dr., et descendre autant que possible directement.

Le **Moat Mountain** (cime N., 974 m.; *vue) se gravit de North Conway en 3 à 4 h.; un bon sentier (poteaux et cairns) commence près des (5 kil.) *Diana's Baths* (p. 147). On peut descendre au S.-E. au *Swift River* et à Conway (p. 145) par la crête et la cime S. (846 m.). — L'ascension du *Middle Mt.* (564 m.), également avec une belle vue, se fait en 1 h. par un sentier qui commence près du Forest Glen Mineral Spring (p. 147). Le *Peaked Mt.* (527 m.) lui est contigu au N. Une belle route de voit. conduit à Fryeburg dans l'Etat du Maine, en passant au *Hurrican Mt.* (917 m.).

Promenades en voiture de North Conway: «*Around the Square*» (8 kil.), le «*Dundee-Drive*» (20 kil.) et aux *Jackson Falls* (14 kil. 1/2; v. ci-dessous). Au *Crawford House* (p. 150), par le *Crawford Notch* (p. 150): 42 kil.

Des voitures (coaches) vont régulièrement en été de N. Conway à (9 M.) *Jackson* (v. ci-dessous), en passant à la *Glen Station* (p. 132).

B. Jackson et la Vallée du Peabody.

Jackson (231 m.; hôt.: * *Wentworth Hall,* av. des dépendances. $4 à 5; *Jackson Falls Ho.*, $2 à 2 1/2; *Iron Mt. Ho.*, *Glen Ellis Ho., Eagle Mt. Ho.,* $2 à 3; *pensions*) est un petit village au pied de l'*Iron Mt.* (831 m.) et du *Thorn Mt.* (680 m.). Non loin des hôtels, sur le *Wild Cat River,* les jolies *chutes de Jackson,* où l'on pêche beaucoup de truites.

Excursions: aux *Goodrich Falls* (chutes intéressantes seulement après la pluie), à 2 kil. 1/2 au S.; au (8 M.) *Carter Notch* (1012 m.), défilé entre le *Wild Cat Mt.* (1346 m.) et le *Carter Dome* (1481 m.), en remontant la vallée du *Wild Cat River;* au sommet du (1 h.) *Thorn Mt.* (680 m.); à la (7 kil.) *Fernald Farm* (vue sur le Mt. Washington); aux (5 kil.) *Winneweta Falls*, etc.

Voitures (coaches): pour le sommet du *Mt. Washington*, 1 pers. $6, y compris le péage; aller et retour, $8; pour *Gorham* (p. 149) $5 par pers.

La route de Jackson à la vallée du Peabody (Peabody Glen) conduit au N., le long de l'*Ellis River,* par le *Pinkham Notch* (615 m.), défilé qui est boisé; à g. le regard plonge dans les gorges profondes du Mt. Washington. A env. 11 kil. de Jackson, un sentier pour les (5 min.) **Glen Ellis Falls* (chutes hautes de 21 m.) se détache à dr. (poteau); un peu plus loin, un autre sentier (poteau) mène à la (8 min.) **Crystal Cascade* (haute de 24 m.; de là à la Tuckerman's Ravine, v. p. 157). Plus loin, à g., s'embranche un mauvais chemin de voit. escarpé, qui débouche sur la (2 kil. 1/2) route carrossable de l'ancien Glen House Hotel (v. ci-dessous) au Mt. Washington (p. 156), à 3 kil. au-dessous du bureau de péage. A 2 kil. 1/2 plus loin, en amont, le chemin (poteau) pour les (5 min.) *Thompson's Falls* et l'*Emerald Pool* se détache à dr.

11 M. (de Jackson), emplacement de l'ancien *Glen House* (497 m. pas de gîte actuellement), grand hôtel d'été, incendié en 1899 et pas reconstruit, dans un beau site, sur le *Peabody River,* au pied N.-E. du Mt. Washington, qui forme une chaîne de montagnes grandiose avec les Mts. Clay, Jefferson, Adams et Madison.

Le *Carter Dome* (1481 m.) se gravit d'ici avec un guide en 4 h. 1/2 à 5 h. 1/2: jusqu'au *Carter Notch* (Club-Camp; v. p. 146), 3 à 4 h.; de là au sommet, 1 h. 1/2. Un sentier établi dans le roc à coups de mine conduit d'ici au N.-E. au (13 kil.) Mt. Moriah (v. ci-dessous), en franchissant le *Mt. Carter* (1416 m.) et l'*Imp Mt.* (1138 m.; v. ci-dessous). Le *Mt. Wild Cat* (1346 m.; 1 h. à 1 h. 1/2 du Carter Notch) offre une belle vue sur le Mt. Washington. — De bons piétons peuvent gravir le *Mt. Washington* (p. 155), par les Mts. Madison, Adams, Jefferson et Clay, en 9 h. avec un guide (v. p. 158).

La route descend ensuite la **vallée du Peabody** *(Peabody Glen)* et offre un grand nombre de vues. En prenant au bout d'env. 3 kil. le chemin de voit. qui traverse à g. le Peabody et en tournant à dr., on aperçoit bientôt à dr. le profil de l'*Imp Mt.* (mont du Lutin; v. ci-dessus), qui ressemble à celui d'un homme. 4 M. plus loin, on traverse la rivière et on est bientôt à

19 M. (de Jackson) *Gorham.*

C. Gorham et Randolph.

Gorham (274 m.; hôt.: *Alpine House*, $2 à 3; *Island View Ho.*, $2), la porte d'entrée N. des Montagnes Blanches, est un village de 1800 hab., dans un beau site, au confluent de l'*Androscoggin* et du *Peabody*. C'est une station du grand Trunk Railway (p. 130) et du Boston & Maine R. R. sur sa ligne de Berlin à Whitefield (v. p. 143). Au S. s'ouvre la vallée du Peabody, avec le Mt. Moriah et le Mt. Carter au S.-E.; au N., le Mt. Hayes; au N.-O., les Pilot Mts. Les cimes de la chaîne dite Presidential Range sont masquées par le *Pine Mt.* (744 m.), qui s'élève au S.-O. au premier plan, mais elles sont bien visibles d'autres points dans le voisinage.

Dans le voisinage immédiat (1 kil. au N.), la *Lary Farm*, un bon point de vue. — Parmi les excursions plus courtes, la plus intéressante est celle du **Mt. Hayes** (792 m.), à 3 kil. au N. Le chemin commode et bien marqué commence à l'extrémité N. du pont suspendu sur l'Androscoggin et monte directement sous bois à la (1/2 h.) croupe et au (10 min.) sommet. La *vue embrasse (de g. à dr.): le Mt. Moriah, l'Imp Mt. et le Carter Mt. au S.; à dr., la vallée du Peabody (Pinkham Notch); au S.-O., le Mt. Washington, le Pine Mt. peu élevé, le Mt. Madison et le Mt. Adams; à l'O., le Cherry Mt., l'Owl's Head et (plus loin à dr.) le Randolph Mt. et le Mt. Starr King; au N.-O., les Pilot Mts., le Deer Mt. et la double cime des Percy Peaks.

Le *Mt. Surprise* (680 m.), contrefort du Mt. Moriah, au S.-E. de Gorham, se gravit sous bois en 2 h. (se faire montrer le chemin au commencement). Il y a un campement d'été au sommet. Excellente *vue sur la Presidential Range. — Un sentier bien marqué conduit de là, au S.-E. en 2 à 3 h., au *Mt. Moriah* (1239 m.; *vue). De là au Carter Notch, v. ci-dessus.

Des voitures de montagne, en correspondance avec les trains, vont de Gorham au S. par la vallée du Peabody, en 5 h. (3 au retour), au sommet du (16 M. 1/2) *Mt. Washington* (prix, $8; v. p. 156). — Omnibus en 4 h. pour (19 M.) *Jackson* ($4; v. p. 148).

Promenades en voiture intéressantes: sur la rive S. de l'Androscoggin jusqu'au (18 kil. à l'E.) *Gilead Bridge*, retour sur la rive N. par le *Lead Mine Bridge* (5 kil. 1/2 de Gorham; *vue); au N., par la route dite «Milan Road» à (10 kil.) *Berlin* (p. 130) et au (22 kil. 1/2) *Milan Corner*. — Au (40 kil.) *Crawford House* (p. 150): la route se détache de celle de Jefferson à 1 kil. 1/2 à l'O. de *Bowman* (p. 150) et 1 kil. 1/2 plus loin, à g. de celle de *Highlands* (p. 131) et remonte au S. le *Jefferson Notch*. Une seconde route (56 kil.; vues) se détache au S., mais seulement à la gare de Cherry Mt. (p. 131)

et passe par le White Mt. House (p. 152) et le Fabyan House (p. 152). — Un tour grandiose, pour de bons marcheurs, est l'ascension du *Mt. Madison* (p. 158) et le passage de là au *Mt. Washington* (v. p. 158) par les Mts. Adams et Jefferson (1 à 2 jours, guide indispensable).

Randolph (hôt.: *Mt. Crescent House, Mountain View House*, $2; *Ravine House*, à Appalachia, $2¹/₂), à l'O. de Gorham, dans le voisinage des trois stations de *Randolph, Appalachia* et *Bowman,* de la ligne de Whitefield (p. 131), est surtout fréquentée par les alpinistes. Guides, v. p. 146. On peut avoir à l'hôtel la carte («blue print») de l'Appalachian Mt. Club.

Un bon chemin de voit. mène au sommet du (3 M.) *Randolph Hill* (518 m.), avec une belle vue sur la Presidential Range. — Courses de montagne: au *Mt. Madison* (1640 m.), en 3 à 4 h. d'Appalachia (non loin du sommet, une cabane du club); au *Mt. Adams* (1769 m.), en 3 h. ¹/₂ à 4 h. ¹/₂ d'Appalachia ou bien en 3 h. ¹/₂ à 4 h. de Bowman par le Lowe's Path (d'où un sentier se détache à g. pour remonter la **King's Ravine*); au *Mt. Jefferson* (1745 m.), en 4 h. ¹/₂ à 5 h. de Bowman; au *Mt. Washington*, en 1 journée par le Mt. Jefferson.

D. Crawford House et le Notch.

Le ***Crawford House** (579 m.; dep. $4 ¹/₂ par jour; dep. $21 par sem.; prix un peu moins élevés dans la dépendance) est un des hôtels les plus fréquentés des Montagnes Blanches, dans un site isolé, sur un petit plateau, à 5 min. au-dessus de l'extrémité N. du Crawford Notch. Le petit étang devant la maison est la source du *Saco*, qui court au S. à la mer par le Notch et le Maine, tandis que l'*Ammonoosuc* qui prend sa source tout près de là, se dirige d'abord au N., puis va se jeter à l'O. dans le Connecticut. La gare (p. 104) est près de l'hôtel. A l'O., le *Mt. Tom* (p. 151); à l'E., le *Mt. Clinton* (p. 157); au premier plan, des deux côtés du Notch, à dr. le *Mt. Willard* (p. 151) et à g. le *Mt. Webster* (p. 151).

Le trajet en chemin de fer par le ***Crawford** ou **White Mountain Notch** (défilé des Montagnes Blanches; 583 m.; description, v. p. 132) offre en passant quelques-unes des plus belles échappées sur le défilé. La route et le fleuve pénètrent dans le Notch par une *porte rocheuse* (Gateway), large de 7 m. 60 (à dr., dans le haut, un passage pour le chemin de fer). A g., l'*Elephant's Head* (tête d'Eléphant), bloc de rocher avec une vue pittoresque. D'autres rochers ont reçu des noms différents d'après leur ressemblance avec des visages humains, etc. A ¹/₄ d'h. du Crawford House, la *Flume Cascade,* à trois étages, se précipite à g. d'une hauteur de 75 m.; 5 min. plus loin, la gracieuse **Silver Cascade,* haute de 274 m. en tout, dont 90 m. sont visibles de la route. L'emplacement de la *Willey House* (403 m.), petite auberge (incendiée en 1899) à 5 kil. du Crawford Ho. et à 90 m. au-dessous de la voie ferrée, a été en août 1862 le théâtre d'une affreuse catastrophe. Toute la famille Willey, au nombre de 9 pers., se précipita hors de la maison pour échapper à un éboulement qui y descendait, en apparence, tout droit et fut écrasée par les masses rocheuses, tandis que la maison elle-même resta intacte, l'éboule-

ment ayant été détourné par un rocher. Le Notch proprement dit se termine ici, toutefois il est intéressant de continuer la promenade à pied ou en voit. jusqu'à Bemis, d'où l'on revient, si l'on veut, en chemin de fer. Près de (2 kil. $^1/_2$) l'*Avalanche Brook* (le second ruisseau en aval du Willey House), on peut croiser la ligne et monter à dr. aux (3 kil.) **Ripley* ou *Sylvan Glade Falls* (chutes hautes de 33 m.) et à la (1 kil. $^1/_2$) *Sparkling Cascade.* On continue à suivre la route le long du Saco, et l'on atteint (3 kil.; 10 kil. $^1/_2$ du Crawford Ho.) le *Bemis Brook,* d'où l'on monte aux (1 kil. $^1/_2$) **Arethusa Falls* (53 m.), chutes pittoresques. 3 kil. plus bas, la station *Bemis* (p. 132). A g. s'élèvent les *Giant's Stairs* (1043 m.), le *Mt. Resolution* (1036 m.) et le *Mt. Crawford* (945 m.); à dr., le *Mt. Nancy* (1161 m.). North Conway (p. 146) est encore à 30 kil. de Bemis.

Excursions du Crawford House. — Jolies promenades: aux (1 kil.) *Beecher's Cascades* (le sentier croise la voie ferrée, puis monte sous bois sur la rive g. du ruisseau); à la (1 kil. $^1/_2$) **Pearl Cascade*, au (1 kil.) *Bugle Cliff*; au ($^3/_4$ de kil.) *Red Bench* (vue sur le Mt. Washington) et au (1 kil. $^1/_2$) *Shapleigh Path.* Pour aller aux *Gibb's Falls* ($^3/_4$ de kil.), tourner à dr. au sortir de l'hôtel et monter sous bois le long du ruisseau.

Le ***Mt. Willard** (849 m.), qui se gravit facilement en $^3/_4$ d'h. par une route carrossable (croisant la voie au-dessous de la station), offre une vue splendide sur le Notch (surtout l'après-midi). Non loin au S. du sommet, le *Devil's Den* (antre du Diable), grotte qu'on ne peut visiter qu'à l'aide de cordes. A $^1/_4$ d'h. au-dessous du sommet, sentier à g. pour le *Hitchcock Flume*, gorge longue de 106 m. et haute de 15 m. — Le *Mt. Avalon* (1046 m.), contrefort N.-E. du Mt. Field (v. ci-dessous), offre également une belle vue. Mais le coup d'œil est encore plus dégagé du *Mt. Willey* (1299 m.) que l'on gravit en 2 à 3 h. par un sentier bien marqué, qui commence à 1 kil. $^1/_2$ en deçà de *Willey Station* (à env. 7 kil. du Crawford House). — Pour l'ascension du **Mt. Washington*, v. p. 157. Pour les *Mts. Clinton*, *Pleasant*, *Franklin* et *Monroe*, v. p. 157. — L'ascension des *Mts. Webster* (1181 m.) et *Jackson* (1223 m.) est pénible et peu intéressante. Les vues du *Mt. Tom* (1231 m.) et du *Mt. Field* (1311 m.) sont masquées par les arbres.

Entre le Crawford House et (6 kil.) Fabyan's, la route et la ligne s'abaissent de 100 m. (15 $^0/_{00}$).

E. Bretton Woods, Fabyan House, Twin Mt. House et Zealand.

Bretton Woods, 5 kil. $^1/_2$ au N. du Crawford House, est la station pour le ***Mount Washington Hotel** (env. 490 m.; 1500 lits; dep. $ 5 ou 6 par jour) et pour l'ancien ***Mt. Pleasant House** (dep. $ 4$^1/_2$ par jour, dep. $ 28 par sem.) situé tout près de la gare. Le premier est le plus bel hôtel dans les Montagnes Blanches, dans un site magnifique, sur une ramification S.-O. du Mt. Deception (p. 152), et offre une vue spendide.

Du Mt. Pleasant House, un sentier conduit au sommet du *Mt. Stickney* (vue). — Les jours de sem., un omnibus circule entre Mt. Washington Ho. et le Crawford Ho. (p. 150). — Du Mt. Washington House une route mène à l'E. aux **chutes supérieures de l'Ammonoosuc* (Upper Ammonoosuc Falls; à 4 kil. $^1/_2$) en passant près du *monument d'E. A. Crawford*, un des premiers pionniers des Montagnes Blanches. Ces chutes (hautes de 9 à 12 m.) sont encadrées de montagnes grandioses. — Les (4 kil.) *chutes inférieures de l'Ammonoosuc* (Lower Ammonoosuc Falls) sont près du White Mt. House (p. 152).

Le ***Fabyan House** (479 m.; $ $4^1/_2$ par jour, dep. $ 21 par sem.; moins cher dans la dépendance) est un grand hôtel très fréquenté, dans un beau site, sur le *Giant's Grave*, colline formée par les alluvions de l'Ammonoosuc, à 10 min. à l'O. du Mt. Washington House. C'est le point de départ de la ligne pour le sommet du Mt. Washington (p. 156). Pour la station du chemin de fer, v. p. 132.

Le vieux *White Mt. House* ($ $2^1/_2$), à 1 kil. au N.-O. (pour la station du chemin de fer, v. p. 143), est un hôtel plus petit et moins cher. Un sentier conduit d'ici au N.-E. au sommet du *Mt. Deception* (1128 m.).

Le **Twin Mountain House** (419 m.: dep. $ 3 par jour ou $ 14 par sem.; station du chemin de fer, v. p. 132), dans un joli site sur l'Ammonoosuc, à 5 M. à l'O. du Fabyan House, ne jouit pas d'une vue aussi belle que ce dernier. Le *Rosebrook Inn* ($ 2) est plus modeste. En face s'élèvent le *Mt. Hale* (1250 m.) et le *North Twin Mt.* (1488 m.), qui masque le *South Twin Mt.* (1500 m.).

Le chemin pour le sommet du *North Twin Mt.* est actuellement en bon état et muni d'écriteaux indicateurs (3 à 4 h.). La continuation du chemin de là au *South Twin* n'est pas difficile à trouver.

De **Zealand** (p. 132), à 1 M. à l'E. du Twin Mt. Ho., on parvient au S. en suivant la trace d'un chemin de fer pour le transport du bois hors d'usage, au (7 M.) *Zealand Pond* (750 m.) et aux (9 M.) *Thoreau Falls*, qui, sur une étendue de 800 m., font une chute de 60 m. dans la profonde vallée entre le *Mt. Bond* (1435 m.) à dr. et le Willey Mt. (p 151) à g.

F. Bethlehem et Maplewood.

De Bethlehem Junction à *Bethlehem* et à *Maplewood*, il y a un chemin de fer à voie étroite (v. p. 143).

De *Bethlehem Junction* (p. 143), la voie locale monte au N.-O.

2 M. **Maplewood,** station pour un certain nombre d'hôtels et de villas. Le *Maplewood Ho.* (444 m.; dep. $ $4^1/_2$ par jour, $ 21 par sem.; 400 lits), un des plus beaux et des plus élégants hôtels des Montagnes Blanches, offre une *vue splendide du Mt. Washington, au loin; à côté, une dépendance, le *Maplewood Cottage* (dep. $ 3 par jour et $ $12^1/_2$ par sem.). Des omnibus en partent fréquemment pour Bethlehem (10 c.). Le *Mt. Agassiz* (v. ci-dessous; 3 kil.) se gravit par un chemin qui monte derrière le Maplewood Hotel et passe sous bois à une tour de belvédère (1 kil. $^1/_2$). Les excursions aux environs se font aussi bien d'ici que de Bethlehem.

Bethlehem ou *Bethléem* (445 m.; hôt.: *Sinclair Ho.*, $ $3^1/_2$; *Highland Ho.*, *The Alpine*, *The Uplands*, *Arlington*, $ $2^1/_2$ à 3; *Turner Ho.*, $ 2 à $2^1/_2$; etc.), avec 1260 hab., dans un site aéré, à une grande hauteur, reçoit chaque année en été de 10000 à 15000 visiteurs. Vues splendides sur les Montagnes Blanches et à l'O. sur les Green Mts.

Le **Mt. Agassiz** (730 m.), derrière le village, se gravit en $^3/_4$ d'h. à 1 h. On suit le chemin de voit. au S. du Sinclair Ho., jusqu'à une (25 min.) maison portant un écriteau relatif au droit de péage pour le Mt. Agassiz (25 c., ne se paie que si l'on monte à la tour). Là, on tourne à g. et l'on atteint sous bois en 25 min. le sommet, où il y a une tour (vue; table d'orientation). On peut descendre directement à Maplewood (à

déconseiller à la brune, parce qu'il est facile de manquer le sentier dans le bois). — Il y a aussi de bons points de vue à *Cruft's Ledge*, à 3 kil. à l'E. (le chemin commence au delà du Maplewood Ho.), et à *Wallace Hill*, à 5 kil. à l'O. — Promenades en voit. intéressantes: *Cherry Valley Drive* (8 kil.); *Around the Heater* (10 kil., vues sur les Franconia Mts.); au (11 kil.) *Twin Mt. Ho.;* au sommet du (12 kil.) *Sugar Hill;* au (16 kil.) *Profile House* (aussi en chemin de fer; v. ci-dessous); à (24 kil.) *Jefferson* et au (27 kil.) *Crawford House.* L'ascension du *Mt. Washington* se fait en chemin de fer par Fabyan's, en 2 h. à 2 h. 1/2.

G. Franconia Mts. Profile House.

Les **Franconia Mountains**, une partie des Montagnes Blanches (p. 146) dans l'acception la plus étendue de ce nom, forment un petit groupe de montagnes entre les Twin Mts. à l'E. et la chaîne du Pemigewasset à l'O. Leur sommet le plus élevé est le *Mt. Lafayette* (v. ci-dessous) aux contours tranchés, et le *Profile House* est le quartier central des touristes. La plupart des Franconia Mts. sont bien boisés.

De Bethlehem (p. 152) au *Profile House:* chemin de fer à voie étroite long de 10 M.; il passe sous bois et offre peu de vue. Non loin de la station terminus, à dr., l'Echo Lake (v. ci-dessous). — Pour la route de Plymouth au Profile House, par la *vallée du Pemigewasset*, v. p. 143.

Le **Profile House** (600 m.; dep. $5 par jour, et $25 par sem.), un hôtel d'été grandiose, se trouve, avec les «cottages» qui en dépendent, à l'extrémité N. du Franconia Notch (v. ci-dessous), au pied N.-O. du Mt. Lafayette.

A 10 min. au N.-O. de l'hôtel, à dr. (E.) de la route, l'***Echo Lake** (587 m.), joli petit lac, avec un bel écho (petit pourb. au sonneur de cor; tour du lac en chaloupe à vap., 1 à 5 pers., 75 c.; 1 pers. de plus 15 c.). A l'extrémité N. du lac, *Artists' Bluff*, avec une belle vue. — A l'E., l'*Eagle Cliff* (1050 m), paroi de rocher à pic, d'une formation curieuse. — Le **Profile Mt.** ou **Mt. Cannon** (1251 m.), en face de l'Eagle Cliff, se gravit en 2 h. à 2 h. 1/2 par un sentier assez raide, qui commence au S. de l'hôtel et monte d'abord sous bois, ensuite par des degrés taillés dans le roc. Beau coup d'œil sur le Mt. Lafayette. A l'E., un peu au-dessous du sommet, le *Cannon Rock.* Les *Profile Ledges*, où l'on peut descendre d'en haut (pas de sentier), offrent une des plus belles vues. — Le **Bald Mt.** (704 m.), au N. de l'Echo Lake, se gravit facilement en 1/4 d'h. par un étroit chemin carrossable, qui se détache de la route à 20 min. au N. de l'hôtel (la vue est surtout belle l'après-midi). — L'ascension du ***Mt. Lafayette** (1585 m.) se fait, en 2 h. 1/2 à 3 h. 1/2, par un chemin cavalier escarpé, qui se détache à g. de la route devant l'hôtel et contourne le côté S. de l'Eagle Cliff (jusqu'aux petits *Eagle Lakes*, 1 h. 1/4 à 1 h. 3/4: même distance de là au sommet). La cime en forme de pyramide aiguë offre une *vue splendide surtout sur la vallée du Pemigewasset au S., sur celle du Connecticut et les Green Mts. à l'O., et sur le Mt. Garfield qui est voisin et la Presidential Range au N.-E.

La plupart des excursions du Flume Ho. (v. p. 154) peuvent se faire aussi du Profile Ho., en y consacrant un peu plus de temps.

Le ***Franconia Notch** est une gorge étroite et boisée, longue de 8 kil., que traverse le *Pemigewasset River* et qu'encadrent les Franconia Mts. à l'E. et la Pemigewasset Range à l'O. Elle se trouve à env. 600 m. d'altitude, et les montagnes limitrophes s'élèvent encore de 450 à 900 m. plus haut. Des omnibus vont fréquemment, par la gorge, au (8 kil.) *Flume House* et de là à (8 kil.) *North Woodstock* (p. 143).

Du Profile House on entre dans le Notch, et l'on atteint bientôt, au bord de la route, un poteau, qui indique (à dr.) le meilleur coup d'œil sur le **Profile* ou l'*Old Man of the Mountain* (le Vieux de la Montagne), groupe bizarre formé de trois rochers saillants et dû a un éboulement, à 365 m. au-dessus de la route, sur le flanc du Cannon ou Profile Mt. (v. le récit de Hawthorne: «The Great Stone Fall», dans ses contes: «Twice-told Tales»). En bas, à dr. de la route à 10 min. de l'hôtel, le *Profile Lake*. La route passe en général sous bois et la vue est masquée. A 4 kil. de l'hôtel, un chemin cavalier se détache à dr. pour le (2 kil.) *Lonesome* ou *Moran Lake*, sur le versant S. du Cannon Mt., à 300 m. au-dessus de la route. 10 min. plus loin, à g., un poteau indique le chemin pour les (10 min.) *Walker's Falls* et le (20 min.) *Cataract*, dans la *White Cross Ravine*, au pied du *Mt. Lincoln* (1553 m.), au S. du Mt. Lafayette. — 20 min. plus loin, à dr., le *Basin*, petit étang au bord de la route, où la fantaisie veut reconnaître dans les rochers la forme d'une jambe et d'un pied humains. Un petit ruisseau qui débouche ici forme les *Tunnel Falls*, à $^1/_4$ d'h. en amont.

5 M. Le ***Flume House** (435 m.; \$ $3^1/_2$ par j., et dep. \$ 14 par sem.), à l'extrémité S. du Franconia Notch, est plus petit, plus tranquille et moins cher que le Profile House. Il est situé au pied du *Mt. Pemigewasset*, en face des *Mts. Liberty* et *Flume* (v. ci-dessous).

Devant l'hôtel, un poteau indique le chemin pour le ($^1/_4$ d'h.) ***Flume**, gorge de rocher pittoresque, longue de 215 m., large de 3 à 6 m. et profonde de 18 à 20 m., que traverse un torrent mugissant, au-dessus duquel le sentier passe sur des ponts et des galeries de bois. Un énorme quartier de roche, suspendu autrefois dans la partie la plus étroite de la gorge, a été entraîné en 1883 par un éboulement. — Un autre poteau, devant l'hôtel, montre la route du (10 min.) **Pool*, bassin large de 45 m. et profond de 12 m., encaissé entre des rochers hauts de 50 m. — A 1 kil. $^1/_2$ au S. de l'hôtel, près d'une ferme (guide agréable), un sentier se détache à dr. de la route et mène aux (3 kil.) **Georgianna* ou *Harvard Falls*, deux belles chutes hautes de 24 m.

Le *Mt. Liberty* (1363 m; vue intéressante) se gravit en 3 à 4 h. (descente, 2 à 3 h.), par un sentier passant à l'extrémité supérieure de la gorge de Flume et aux *Langton's Falls*, et qui continue au N. jusqu'au (3 kil.) sommet du *Mt. Garfield*. Du Mt. Liberty ón peut pousser en 9 ou 10 h. jusqu'au *Mt. Lafayette* (p. 122), par la crête de la montagne et le Mt. Garfield. — L'ascension du *Mt. Flume* (1322 m.) est également pénible, mais intéressante. Celle du *Mt. Pemigewasset* (780 m.) est plus facile (chemin cavalier à pic, en $^1/_2$ h. à $^3/_4$ d'h.).

Franconia (280 m.; hôt.: *Forest Hill Hotel*, \$ 4; *Franconia Inn*, \$ 3; *Mt. Lafayette Ho.*, \$ 2, etc.), sur le *Gale River*, à 10 kil. au S. de Littleton (p. 143; voit. [coaches], t. l. jours), à 6 kil. $^1/_2$ au S.-O. de Bethlehem et à 6 kil. $^1/_2$ au N.-E. du Profile House, est très fréquentée en été; c'est un bon centre d'excursions dans les Franconia Mts., etc.

Sugar Hill (410 m.; hôt.: *Sunset Hill Ho.*, \$ 4; *Look Off*, \$ $3^1/_2$; *Miramonte*, \$ 3 à $4^1/_2$, etc.), à 4 kil. au S.-O. de Franconia est aussi un séjour d'été très fréquenté. Station du chemin de fer, v. p. 143. La colline (542 m.), qui a donné son nom au village, offre une des plus belles vues des Montagnes Blanches.

H. Jefferson.

Jefferson (438 m.; hôt.: * *Waumbek, Waumbek Hall, The Jefferson,* tous les trois dep. $4; *Maple Ho.,* $3; *Grand View Ho.,* $2 à 2½), sur un contrefort du *Mt. Starr King* au-dessus de l'*Israel River,* est une station du Boston & Maine R. R. (p. 131) et se trouve à env. 3 kil. de la Starr King Station sur la ligne du Maine Central R. R. (p. 133; omnibus des hôt. à la gare), à 20 kil. au N. de Fabyan's (p. 152) et à 27 kil. à l'O. de Gorham (p. 149). Elle offre peut-être la plus belle vue générale des Montagnes Blanches.

Le **Mt. Starr King** (1193 m.), le sommet le plus au S. des *Pilot Mts.*, se gravit du Waumbek Ho. en 1 h. ½ à 2 h., par un chemin bien tracé. La *vue embrasse les Montagnes Blanches, les Franconia Mts., les Green Mts., la vallée du Connecticut, et au N. les Pilot Mts. — L'**Owl's Head** (tête de Hibou; 996 m.; vue intéressante) se gravit du côté O., d'ordinaire de la *King's Farm,* à 10 kil. de Jefferson Hill (1 h. ½; pourb.). — A 8 kil. au S.-E. de Jefferson, sur la route de Gorham, se trouve le *Mt. Adams House* ($2); 6 kil. plus loin, commence le «Lowe's Path» pour le sommet du Mt. Adams (v. p. 158). — Belle vue de *Bray Hill* (500 m.), à 10 kil. au S.-O. de Jefferson.

La *course en voiture de Jefferson à (27 kil.) *Gorham* (p. 149) ou à l'emplacement de l'anc. (19 M.) *Glen House* (p. 148) offre une splendide vue, bien dégagée, sur le côté N. de la Presidential Range; la course au (30 kil.) *Crawford House* (p. 150; deux routes, v. p. 149) est également belle. — Autres tours en voiture intéressants: par *Stag Hollow* et la route dite *Valley Road* (14 kil.), et par *Blair's Mills*, le *Valley Road* et *Cherry Mt. Road* (30 kil.). *Lancaster* (p. 133) se trouve à 11 kil. à l'O.-N.-O.

I. Mount Washington.

Le ***Mount Washington** (1917 m.) est la plus haute cime des Montagnes Blanches. Des parois de rocher à pic le terminent au N. et à l'E. et il est sillonné de gorges profondes.

Le groupe de bâtiments, au sommet, comprend: le bon hôtel dit **Summit House** ($5 par jour, $21 par sem.; dîn. ou lit, $1½); une ancienne *U. S. Signal Service Station*; une tour de belvédère (vue; petit pourb.); l'imprimerie de l'«*Among the Clouds*» (Dans les Nues), journal paraissant ici en été t. l. jours; le vieux *Tip-Top House* (inhabité); des écuries, un hangar aux machines, etc. Actuellement, env. 10000 pers. visitent chaque année la montagne. Des vêtements chauds sont indispensables, la température y étant très basse (0-10° C.) même au cœur de l'été. En hiver, la température y tombe parfois à 51° C. au-dessous de zéro.

Les botanistes trouveront au Mt. Washington de quoi remplir leurs herbiers; la flore du sommet rappelle celle du cercle polaire. Les plus grandes raretés se trouvent dans l'«*Alpine Garden*» (jardin alpestre), une terrasse à l'E., au-dessous du cône.

Les points de départ ordinaires pour l'ascension du Mt. Washington sont: le Fabyan House, le Crawford Ho. et l'emplacement de l'anc. Glen Ho. (v. p. 156, 157). Cette dernière route est la plus belle, tandis que le chemin par les sommets du N. (p. 158) ne se recommande qu'aux piétons aguerris.

La **vue du Mt. Washington est une des plus belles et des plus étendues des Etats de l'Est, surtout au lever et au coucher du soleil; toutefois le sommet s'enveloppe souvent de brumes et de nuages plusieurs jours de suite. Les phénomènes atmosphériques y sont parfois très curieux.

Vue. Au N., au delà du «Great Gulf», s'élèvent: les Mts. Clay, Jefferson, Adams et Madison; un peu plus loin, à dr., le Mt. Hayes et

vallée de l'Androscoggin. Gorham est masquée par le Pine Mt. Au N.-E., au-dessus de la profonde vallée, dans laquelle se trouvait le Glen House, se dresse le Mt. Moriah, auquel se rattachent à dr. le Mt. Carter, le Carter Dome, le Carter Notch et le Mt. Wild Cat; plus loin, en arrière, les lacs et les montagnes de Rangeley, sur la frontière du Canada. A l'E., on aperçoit Baldface, le Mt. Pleasant avec son hôtel et les autres sommets moins élevés de l'Etat du Maine. Au S.-E., la pyramide du Mt. Kearsarge et d'autres montagnes près de North Conway, avec l'Ellis River qui va se jeter dans le Saco. Immédiatement à leur pied, la Tuckerman's Ravine. Le Lake Sebago est aussi visible, ainsi que Portland et la mer quand le ciel est serein. Au S., les lacs Ossipee et Winnipesaukee, séparés par le Mt. Chocorua; plus loin en avant, les Giant's Stairs et le Mt. Webster, au-dessus du White Mt. Notch. Le cours d'eau visible ici est le Mt. Washigton River. De l'autre côté du Notch (S.-O.) s'élèvent: les Mts. Nancy, Carrigain, Willey et Field, tandis qu'un peu plus loin, à dr., le Mt. Moosilauke se montre à l'horizon. Au-dessous du Mt. Monroe, au premier plan vers le S.-O., les Lakes of the Clouds (lacs des Nues). A l'O.-S.-O., les Franconia Mts. avec les belles formes du Mt. Lafayette; puis exactement à l'O., la vallée de l'Ammonoosuc avec le Mt. Washington Hotel et le Fabyan House; derrière, les Green Mts., et au loin, les Adirondacks. Au N.-O., Cherry Pond, Jefferson et l'Israel River, avec le Mt. Starr King et au loin les Percy Peaks aux teintes claires. Les points les plus éloignés, visibles, dit-on, seulement quand le ciel est exceptionnellement serein, sont: le Mt. Belœil (p. 141), à 217 kil. au N.-O.; les Mts. Wachusett (p. 135) et Monadnock (p. 135), l'un à 203 kil., l'autre à 167 kil. au S.-O.; et le Mt. Whiteface, à 166 kil. à l'O.

Ascension du Mt. Washington en chemin de fer. Un embranchement conduit du Fabyan House (p. 152) par Bretton Woods (p.151) à la (6 M.) *Base, Marshfield* ou *Ammonoosuc Station* (813 m.), point de départ du **Mt. Washington Railroad**, chemin de fer à crémaillère, long de 5 kil. 400, construit de 1866 à 1869 (c. à-d. le premier en date du monde), qui gravit le flanc O. de la montagne avec une pente moyenne de 25 % et une rampe maxima de 37½ % (chemin de fer du Pilate, 38 à 48 %). Durée du trajet jusqu'au sommet, 2 h. (prix, aller et retour, $ 4). Le service commence en juillet.

Le chemin de fer monte à pic sous bois. — ¾ de M. *Cold Spring*. — 1 M. *Waumbek Junction* (1192 m.; station pour l'alimentation); au delà, la forêt s'éclaircit. La rampe la plus rapide est à *Jacob's Ladder* (1667 m.; réservoir), léger viaduc (haut de 9 m. au milieu). On franchit ensuite la limite de la végétation arborescente et la vue se découvre peu à peu. A g., les bosses du *Mt. Clay*, avec le «Great Gulf» au-dessous et les sommets des Mts. Jefferson et Adams au-dessus. Du (2 M. ¼) *Gulf Tank* (1768 m.) jusqu'au sommet, l'ascension est moins rapide. On aperçoit la route carrossable à g. et l'on passe à l'endroit (monument), où Miss Lizzie Bourne expira d'épuisement en 1855. — 3 M. *Summit House* (v. p. 155).

Ascension du côté E. Une excellente route carrossable (rampe moyenne, 12½ %) conduit de l'emplacement de l'anc. Glen House (p. 148) au (8 M. ½) *Summit House*; voiture de montagne, 2 fois par jour de Gorham, en 5 h., $ 8 aller et retour, y compris le droit de péage, qui est de 17 c. pour les piétons. — Du Pink-

ham Notch, les piétons peuvent aussi atteindre le sommet en 4 h. 1/2 à 6 h. par la *Tuckerman's Ravine.*

A. PAR LA ROUTE CARROSSABLE. La route monte d'abord à pic sous bois et rejoint au bout de 40 min. la route de voit. mentionnée p. 148. 3 M. 1/2, *Halfway House* (1170 m.). Près de la (4 M.) *Ledge*, la végétation arborescente cesse et l'on découvre une belle *vue sur le «Great Gulf», et derrière, sur les sommets de la Presidential Range. La route monte ensuite moins rapidement au bord du Great Gulf, décrit plus loin un brusque coude à g. (S.-S.-E.) et contourne une saillie, en faisant plus haut un second lacet à dr. (Cape Horn). La fin de l'ascension du cône est escarpée.

B. A PIED, PAR LA TUCKERMAN'S RAVINE (4 h. 1/2 à 6 h.; pénible, mais un guide n'est pas nécessaire pour les piétons aguerris). On atteint la gorge par un sentier partant de la *Crystal Cascade* (v. p. 148), ou bien par un sentier, qui, à 40 min. à l'E. de l'emplacement du Glen House, se détache à g. (poteau) de la route pour le Mt. Washington et débouche, au bout d'encore 40 min., dans la route de la Crystal Cascade.

La **Tuckerman's Ravine** est une énorme gorge du côté S.-E. du Mt. Washington, encaissée entre des parois de rocher hautes de 300 m. De la Crystal Cascade, on suit le sentier mentionné ci-dessus, et l'on atteint sous bois le (2 kil. 1/2) *Hermit Lake* («Camp»), dans un beau site. De là, ascension pénible de 1/2 h. à 3/4 d'h. jusqu'au **Snow Arch* (arche de Neige), dans la gorge proprement dite, où le torrent coule sous des masses de neige accumulées en hiver. L'arche est généralement visible jusqu'au mois d'août. Du Snow Arch, le sommet se gravit en 1 h. à 1 h. 1/2 de montée à pic (le chemin est indiqué par des marques blanches sur les rochers). L'excursion à la Tuckerman's Ravine se fait souvent du Summit Ho. (aller et retour, 3 h.); la descente à l'emplacement du Glen House demande 3 h. à 3 h. 1/2.

ASCENSION A PARTIR DU CRAWFORD HOUSE (4 à 6 h.; guide inutile, quand il fait beau). Le chemin, bien marqué, offre d'excellents points de vue.

Le chemin commence à l'E. du Crawford House (p. 150) et monte sous bois du côté O. du Mt. Clinton (à g., le chemin pour les *Gibbs Falls*, p. 151). On atteint, en 1 h. 1/2 à 2 h., le sommet du **Mt. Clinton** (1303 m.; vue), où l'on a derrière soi la partie la plus pénible du chemin. Le sentier se dirige maintenant au N.-E., le long d'une croupe, et s'abaisse d'env. 80 m. pour remonter ensuite. Le chemin ordinaire conduit à dr. par le contrefort S.-E. du **Mt. Pleasant** (1456 m.); un sentier moins bien tracé monte à g. directement au (3/4 d'h. à 1 h.) sommet (*vue), où débouche le sentier du Pleasant Ho. (v. ci-dessous). On descend ensuite dans la même direction au *Red Pond*, sur le plateau (1340 m.) entre le Mt. Pleasant et le Mt. Franklin. A dr., au delà de l'étang, se trouve l'*Oakes Gulf* (1190 m.; prendre ses précautions, quand il fait du brouillard). Le **Mt. Franklin** (1533 m.), qui se gravit du Mt. Pleasant en 1/2 h., est également un excellent point de vue. Plus loin, à peu près à la même hauteur, on longe une croupe, on contourne le sommet S. du Mt. Monroe et l'on va au N.; à l'E., *Boott's Spur* (1682 m.), à g. les deux petits *Lakes of the Clouds* (1550 m.). Au bout de 3/4 d'h. à 1 h., le **Mt. Monroe** (1643 m.), qui se gravit moyennant un détour de 1/2 h., et qui offre une des meilleures vues sur le Mt. Washington, son voisin. Le chemin conduit par la dépression (1554 m.; cabane de l'Appalachian Mt. Club) entre le Mt. Monroe et le Mt. Washington et monte par les rochers du côté S. de ce dernier, à la fin à pic, au (1 h. à 1 h. 1/2) sommet du *Mt. Washington* (p. 155).

ASCENSION A PARTIR DU PLEASANT HOUSE (4 h. 3/4 à 5 h. 1/2).

Le sentier se détache à dr. du chemin de fer (p. 132), à mi-chemin entre le Pleasant Ho. (p. 151) et la Base Station, suit quelque temps un vieux chemin forestier et monte du côté O. du *Mt. Pleasant*, au sommet duquel (1 h. 1/2 à 2 h.) il rejoint le chemin du Crawford Ho. (v. ci-dessus)

ROUTE PAR LES SOMMETS DU NORD (1 jour à 1 j. 1/2, avec un guide).
L'ascension du Mt. Washington par les Mts. Madison, Adams, Jefferson et Clay, est une course belle, mais difficile, seulement pour de bons marcheurs avec des guides expérimentés. A la rigueur, on peut faire ce tour en une forte journée, mais il est préférable d'y consacrer deux jours, en couchant à la *Madison Spring Hut*, cabane de l'Appalachian Mountain Club (1490 m.; gîte gratuit). *Vues grandioses. Le **Mt. Madison** (1640 m.) se gravit du côté N. par un sentier qui commence près d'Appalachia (p. 150), à 10 kil. 1/2 à l'O. de Gorham (p. 149). En passant du Mt. Madison au Mt. Adams, on descend d'env. 140 m.; là se trouve la cabane dite *Madison Spring Hut*, près du *Star Lake* (lac de l'Etoile). Le **Mt. Adams** (1769 m.) se gravit aussi par le «Lowe's Path», mentionné à la p. 155. Le *Storm Lake* (lac de l'Orage; 1505 m.) se trouve dans la dépression entre le Mt. Adams et le **Mt. Jefferson** (1745 m.; *vue sur le Mt. Washington) Entre le Mt. Jefferson et le **Mt. Clay** (1692 m.), on descend de 214 m., et entre le Mt. Clay et le Mt. Washington (p. 155), de 286 m.

16. De Boston à Albany.

V. la carte, p. 68/69.

A. Par le Boston & Albany Railroad.

202 M. CHEMIN DE FER en 5 h. 1/2 à 7 h. 1/2 (prix du trajet, $ 4 1/2; wagon-salon, $ 1; wagon-lit, $ 1 1/2). Jusqu'à (39 M.) *Saratoga*, il faut 1 h. 1/4 de plus. Cette ligne a des trains directs pour *St. Louis*, *Chicago*, *Cincinnati*, etc.

De Boston à (98 M.) *Springfield*, v. p. 76-73. Le chemin de fer pour New York se détache ici à g. (S.), tandis que notre ligne franchit le *Connecticut* et remonte la vallée du *Westfield River* dans la direction N.-O. — 108 M. *Westfield,* avec des fabriques de fouets et de cigares. Les montagnes deviennent plus escarpées. — 119 M. *Huntington* (122 m.). Au delà de (126 M.) *Chester* (189 m.), la ligne traverse en montant rapidement une vallée rocheuse et boisée, qui se rétrécit par places et forme une gorge sauvage. Quantité de petits lacs. Près de (134 M.) *Becket* (366 m.; Claflin Ho., $ 2), on atteint la hauteur plate de la *Hoosac Range* (env. 425 m.) et l'on redescend ensuite dans le *Berkshire Valley* (p. 161). Descente à pic jusqu'à (145 M.) *Dalton* (320 m.; Irving Ho., $ 2 à 3); contrée pittoresque. — 151 M. **Pittsfield** (308 m.), point de jonction de la Berkshire Division du N. Y. N. H. & H. R. R., v. p. 164.

DE PITTSFIELD A NORTH ADAMS, 21 M., chemin de fer en 3/4 d'h. (tramway électr., v p. 165). — 11 M. *Cheshire;* 13 M. 1/2 *Cheshire Harbor*, d'où un chemin de piétons mène au sommet du Mt. Greylock (p. 166). — 16 M. *Adams* (The Barrett, dep. $ 2), av. une statue du président Mc Kinley (1843 à 1901), par Lukeman, inaugurée en 1903, est la station pour l'ascension du Mt. Greylock. Le chemin de voit. rejoint le chemin de piétons de Cheshire Harbor mentionné ci-dessus. — 20 M. *North Adams* (v. p. 165).

Au N. (à dr.), à quelque distance, la double cime du *Greylock* (p. 166). La ligne franchit le *Housatonic*, tourne à g. (S.), passe à (154 M.) *West Pittsfield* (avec une colonie de Trembleurs) et entre, près de (162 M.) *State Line*, dans l'Etat de *New York.* On quitte ensuite la vallée du Berkshire, franchit la chaîne dite *Taghkanic* ou *Taconic Range* (env. 600 m.) et traverse plus loin une région ondulée et bien boisée. — 177 M. *Chatham*, point de jonction des lignes pour Hudson (p. 178), Lebanon Springs (p. 165), et New York

(v. p. 62). — 185 M. *Niverville,* avec un beau parc, très fréquenté par les habitants d'Albany. Au delà de (202 M.) *Rensselaer*, la ligne franchit l'Hudson sur un beau pont. — 202 M. *Albany*, v. p. 181.

B. Par le tunnel du Hoosac.

198 M. Fitchburg Railroad jusqu'à (191 M.) *Troy*, en 5 h. 1/2 à 8 h., et New York Central ou Delaware & Hudson Railroad de là à (7 M.) *Albany*, en 20 à 30 min. (prix comme p. 158). Cette ligne conduit en 6 h. 1/2 à 8 h. à *Saratoga* (p. 208), par *Johnsonville*. Trains directs pour les villes de l'Ouest. La ligne contourne le bord N. des *Berkshire Hills* (p. 161; vues à gauche).

De Boston à (60 M.) *South Ashburnham*, v. p. 133-135. — 65 M. *Gardner.*

Près de *Gardner*, l'embranch. de Worcester (p. 74) pour *Winchendon* croise la ligne principale. De *Princeton*, à 11 M. au S. de Gardner (p. 135), des omnibus vont au *Mt. Wachusett* (p. 135).

De (82 M.) *Athol,* un embranch. du Boston et Albany R. R. conduit à Springfield (p. 73). — Au delà des (97 M.) *Miller's Falls*, on aperçoit à g. le *Mt. Toby* (388 m.) et à dr. le *Lake Pleasant,* au bord duquel il y a en été des assemblées de Spiritualistes. La ligne franchit ensuite le *Connecticut.* — 105 M. **Greenfield** (*buffet*; hôt.: *Mansion Ho.*, $ 2 1/2 à 3 1/2, recomm.; *American Ho.*, $ 2), séjour d'été fréquenté et point de jonction de la Connecticut River Division du Boston & Maine R. R. Excursions à (3 M.) *Deerfield* (p. 168). aux *Turner's Falls* (4 M. 1/2), aux *Coleraine*, *Leyden* et *Shelburne Gorges,* etc. Tramway électr. pour *Springfield* (p. 73).

La ligne suit ensuite la jolie vallée du *Deerfield*, en passant à l'*Arthur's Seat* (à dr.; 283 m.), et au delà de la **Deerfield Gorge,* elle atteint (119 M.) *Shelburne Falls* (hôtel, $ 2), où la rivière forme une cascade à trois étages haute de 45 m. A dr. (N.) de (128 M.) *Charlemont,* le *Pocomtuck Mt.* (575 m.). La ligne franchit plusieurs fois la rivière et traverse ensuite la *Hoosac Range* (732 m.) dans le (135 M.) ***tunnel du Hoosac** (233 m.), long de 7640 m. (traversée en 9 min.; tunnel du St-Gothard, 14998 m.) et qui a été établi de 1855 à 1874 pour la somme de 20 millions de doll. C'est le plus long tunnel des Etats-Unis.

143 M. *North Adams,* v. p. 165. Le train descend ensuite la vallée du Hoosac; à g. le *Mt. Greylock* (p. 166), à dr. l'*East Mount* (671 m.). — 148 M. *Williamstown*, v. p. 166. La ligne tourne à dr. (N.-O.), coupe l'angle S.-O. du *Vermont* et entre dans l'Etat de *New York.* — 164 M. *Hoosick Falls*; 166 M. *Hoosick Junction;* embranch. pour (11 M.) *Bennington* (p. 171) et pour (68 M.) *Rutland* (p. 171).

Près de (175 M.) *Johnsonville*, le *Battenkil* forme de jolies chutes; puis la ligne se bifurque: à g. sur Troy (v. ci-dessous), à dr. sur (189 M.) Mechanicville (p. 169) et (212 M.) Rotterdam Junction (p. 226).

Sur ce dernier embranchement, une ligne mène de (188 M.) *East Saratoga Junction* à (18 M.) *Saratoga* (p. 208).

191 M. *Troy* (p. 170); de là à (198 M.) *Albany,* v. R. 19 *C.*

17. De New York à Pittsfield *(Berkshire Hills).*

V. la carte, p. 68/69.

157 M. New York, New Haven & Hartford Railroad en 4 à 6 h. pour $ 3.25 (wagon-salon, $ 1).

De New York à (41 M. 1/2) *South Norwalk,* v. p. 69/70. La Danbury Division du N. Y. N. H. & H. R. R. se détache ici à g. (N.) et remonte le cours du *Norwalk River* par une jolie contrée boisée, qui devient de plus en plus ondulée. 43 M. Norwalk (p. 70); 49 M. *Wilton;* 55 M. *Branchville* (104 m.); embranch. au N.-O. pour *Ridgefield* (244 m.), patrie de l'écrivain Samuel Griswold Goodrich, plus connu sous le pseudonyme de Peter Parley (1793-1860). — 59 M. *Redding,* patrie de Joel Barlow (1754-1812), poète et homme d'Etat, dont les chants enthousiasmaient les troupes dans la guerre d'Indépendance. — 63 M. *Bethel,* florissante petite ville de 2560 hab.

Le Litchfield Branch Railroad conduit de Bethel à (33 M.) **Litchfield** (366 m.; hôt.: *Hawk-Hurst,* $ 3 à 4; *U. S. Hotel,* $ 2 1/2 à 3), séjour d'été de 3000 hab., dans un joli site montagneux, non loin du *Bantam Lake* (hôtel, $ 2 à 2 1/2). C'est à Litchfield que naquirent *Henry Ward Beecher* (p. 63) et *Mrs. Harriet Beecher-Stowe* (p. 73).

65 M. **Danbury** (hôt.: *Walmac, Fairfield,* $ 2 à 2 1/2; *Wooster Inn,* $ 2), ville de 19474 hab., avec de grandes fabriques de chapeaux, est le point de jonction du New England R. R. (p. 73). 71 M. *Brookfield Junction* (104 M.), où aboutit un embranch. de New Haven et Bridgeport, et d'où notre train suit la Berkshire Division de la ligne. La contrée devient plus montagneuse. — Près de (73 M.) *Brookfield,* la ligne s'approche du *Housatonic,* dont elle suit la belle vallée. Elle franchit le fleuve en deçà de (81 M.) *New Milford* (hôt.: New England Ho., Wayside Inn, $ 2 à 2 1/2); plus loin, elle suit la rive g. — 94 M. *Kent* (Kent Inn, $ 2), village dans un joli site. La vallée devient plus étroite. — 103 M. *Cornwall Bridge.* A g. s'élève la crête dite *Sharon Ridge* (457 m.). — 113 M. 1/2 *Falls Village* (168 m.; Falls Village Inn, $ 2 à 3), près des **chutes du Housatonic,* hautes de 40 m. Voiture (coach) de là à *Salisbury.* A g. se dresse (4 kil.) le *Mt. Prospect* (450 m.), avec une belle vue. — 119 M. *Canaan* (204 m.; hôt.: Warner Ho., $ 2), bon centre d'excursions.

Canaan Mt. (460 m.), à 1 kil. 1/2 au S.-E., offre la vue de la vallée du Housatonic, des Twin Lakes et des Berkshire Hills (p. 161). Les *Twin Lakes* (Lacs Jumeaux; v. ci-dessous) se trouvent à 4 kil. à l'O. de Canaan. Autres excursions: aux *Campbell's Falls* (12 kil.), à la *Sage's Ravine* (11 kil., p. 161), etc.

Canaan est également une station du Central New England R. R., qui conduit au S.-E. à *Norfolk* et à *Winsted,* au S.-O. aux *Twin Lakes* (v. ci-dessus), à *Lakeville* et à *State Line,* autant de séjours d'été.

La ligne franchit ensuite la frontière du *Massachusetts* et entre dans la région des *Berkshire Hills* (p. 161). A g. les *Taghkanic* ou *Taconic Mts.,* à dr. la *Hoosac Range.* Au delà de (122 M.) *Ashley Falls,* la ligne traverse le Housatonic. — 126 M. *Sheffield* (p. 161); 129 M. 1/2 *Great Barrington* (p. 162). — 134 M. *Van Deusenville,* point de jonction d'une ligne pour *West Stockbridge, State Line et* Albany (p. 181). A dr., le *Monument Mt.*

NORTH ADAMS
Williamstown
Blackinton
Natural Bridge
Petersburg Jc.
B. & M. R. R.
Greylock
Braytonville
Mt Williams
2600
3020
Prospect Mt
Ragged Mt.
The Notch
Zylonite
Mt Greylock
3505
View Tower
Stony Ledge
Adams
3240
Saddle Ball
Maple Grove
Arnoldsville
Cheshire Harbor
Rounds Rock
2560
Pinnacle
Sugar Loaf
2308
Pratt Hill
Cheshire
Mt Amos
B. & A. R. R.
Farnum
Savage H.
Constitution Hill
Lanesboro
Berkshire
North Mt
Weston Mt
Hoosac Mountains
Pontoosuc Lake
Pontoosuc
Balance Rock
The Gulf
Coltsville
Potter Mt
2400
Hancock
New Ashford
East Mountain
South Mt
2200
South Williamstown
Sweets Corner
Berlin Mt
2804
Berlin Pass
Berlin
Kendall Pond
Berlin Center
Long Pond
Rocky Hill
Round Pd.
South Berlin
Buck Rock
Mt Misery
2427
Mattison Holl.
Butternut Hill
North Stephentown
Station
Round Mt
2418
Buckwheat Hill
1748
Stephentown Center
Stephentown
Garfield
Taplins Pd.
Kinderhook Cr.
Tower Mt
2185
Promised Land
Lebanon Springs
Taconic Mountains
Electric Street Railway
State Reservation Boundary



Wagner & Debes' Geogl. Estabt. Leipzig

THE BERKSHIRE HILLS

1 : 316.800
(5 Miles to an Inch)

0 1 2 3 4 5 6 Statute Miles

0 2 4 6 8 10 Kilometres

(p. 163). — 136 M. *Housatonic*; 139 M. *Glendale*. La ligne repasse le fleuve et se dirige ensuite à dr. (E.) sur (149 M.) *Stockbridge* (p. 162). Plus loin, le train franchit le Housatonic encore deux ou trois fois. — 142 M. *South Lee*; 146 M. *Lee* (p. 164); 148 M. 1/2 *Lenox Dale*. — 150 M. 1/2 *Lenox Station*, pour (2 M. 1/2) *Lenox* (p. 164; à la gare, tramway, omnibus des hôtels). — 153 M. *New Lenox*.

157 M. **Pittsfield** (p. 164; *buffet*).

18. Les Berkshire Hills.

Les ***Berkshire Hills**, dont les limites correspondent assez exactement à celles du *comté de Berkshire* (95 667 hab.) dans la partie O. du Massachusetts, s'étendent sur une longueur d'env. 80 kil. du N. au S., avec une largeur de 30 à 40 kil. de l'E. à l'O. et une superficie d'env. 3400 kil. car. Ces montagnes sont bornées à l'O. par les Taconic Mts. et l'Etat de New York; à l'E., par les Hoosac Mts., contreforts S. des Green Mts.; au S., par le Connecticut et au N. par l'Etat du Vermont. La région qui sépare les deux chaînes de montagnes, se compose d'un certain nombre de petites vallées qu'entrecoupent des hauteurs isolées; elle n'a pas sa pareille dans les Etats-Unis pour le charme riant de ses paysages ondulés. Le *Hoosac* traverse les Berkshire Hills et va se jeter au N. dans l'Hudson, tandis que le *Housatonic* se précipite au S. dans le Long Island Sound; une infinité de petits lacs et de ruisseaux rehausse le charme de cette contrée qu'ont célébrée Longfellow, Bryant, Whittier, Hawthorne, Beecher et d'autres. L'automne est la meilleure saison pour visiter les Berkshire Hills (v. p. 82); la brillante coloration qu'offrent les forêts américaines en cette saison s'y montre alors dans toute sa splendeur. *Lenox Station* (p. 164) est le séjour favori du monde «fashionable», toutefois le riant village de *Stockbridge* (p. 162) est un centre d'excursions également recommandable. *Pittsfield* (p. 164), *Great Barrington* (p. 162), etc., sont aussi très fréquentés. Les hôtels sont généralement bons et pas chers. Les voitures sont moins chères qu'à Newport ou dans les Montagnes Blanches.

De New York à *Pittsfield*, 4 h. (prix, $ 3 1/4; v. R. 17); de Boston à Pittsfield, 4 h. 1/2 à 5 h. (prix, $ 3.40; v. R. 16 *A*). La partie S. des Berkshire Hills est de beaucoup la plus fréquentée; c'est pourquoi on a décrit ci-après les points principaux en allant du S. au N.

Tramways élector.: le *Berkshire Street Railway* traverse le district de Great Barrington (p. 162) à (39 M.) *Cheshire* (p. 158), par (11 M. 1/2) Stockbridge (p. 162), (21 M.) Lenox Station (p. 164), et (28 M. 1/2) Pittsfield (p. 164). Puis le *Hoosac Valley Street Railway* va de là à (44 M.) Adams (p. 158), (49 M.) North Adams (p. 165) et (55 M.) Williamstown.

Sheffield (205 m.; *Taghkanic Inn*, $ 2; *Elmhurst*), joli village (et stat. du chemin de fer, v. p. 160) de 1804 hab., sur le *Housatonic*, est connu par ses carrières de marbre, d'où l'on a extrait, entre autres, les matériaux du Girard Collége (p. 252). Le *Pine Knoll Park* est un territoire de réserve. On cultive du tabac dans le voisinage.

On gravit fréquemment, pour y jouir de la vue, le **Mt. Everett** (800 m.), la plus haute cime du massif du *Mt. Washington*, un des sommets les plus élevés des Taconic Mts. (p. 165), à 8 kil. à l'O. de Sheffield (5 kil. de route carrossable; puis à pied en 1 h. 1/2 au sommet). — Autres excursions: au *Bear's Den* (1 kil. 1/2 à l'O.); à la **Sage's Ravine* (10 kil. au S.-O.); aux *Twin Lakes* (8 kil. au S.); aux *Ashley Falls* (p. 160; 6 kil. 1/2).

De Sheffield on se dirige au N., le long du *Housatonic*, par la route carrossable (jolie course) ou bien en chemin de fer.

6 M. **Great Barrington** (219 m.; hôt.: **Berkshire Inn*, Main Str., $ $2^1/_2$ à 3; *The Barrington*, Berkshire Heights, dep. $ 3; *Miller Ho.*, $ 2 à 3; *Collin's Ho.*, $ 2), dans une belle vallée, entourée de collines, dont les versants offrent des échappées charmantes sur la petite ville pittoresque (5854 hab.). La gare (p. 160) est à l'O. de Main Str. qu'ombragent de beaux ormes. On suit cette route à dr. (S.), on passe à la *poste* (à g.) et à l'*hôtel de ville* (à dr.) et l'on arrive en quelques min. à l'*église épiscopale* (à dr.), en pierre calcaire bleue, et au grand *Berkshire Inn* (v. ci-dessus); une dépendance de ce dernier est l'anc. maison («General Dwight Place») du poète William Cullen Bryant (1794-1784), qui a été greffier de la ville de Great Barrigton de 1815 à 1825. En face, la ***Kellogg Terrace**, masquée par un mur en pierres massives et des arbres; c'est un splendide édifice en pierre calcaire bleue avec des toits couverts de tuiles rouges, élevé par Mrs. Hopkins-Searles, dans le style gothique français, pour la somme de 1 million $^1/_2$ de doll. (on ne peut pas le visiter). Dans les jardins, un jet d'eau qui a 25 m. de haut. — Dans Main Str., noin loin au N. de la poste, la belle église dite ***Congregational Church** et la **Hopkins Memorial Manse.** La première renferme des orgues splendides (3954 tuyaux et 60 jeux) et un «orgue écho» caché dans le mur et mis en jeu par un courant électrique long de 4 kil. Le presbytère est beau.

A quelque cents pas au N.-O. de la gare, le *Mansfield Pond*, joli petit étang. Belle vue des *Berkshire Heights* (298 m.), à 2 kil. $^1/_2$ au S.-O. de la gare. Il y a aussi un bon point de vue au *Mt. Peter*, à 1 kil. au S. A l'E., au delà du Housatonic, le *Mt. Bryant* (442 m.) et l'*East Mount* (530 m.). A l'extrémité N. du village, la *Belcher's Cave*. — A 8 kil. au S.-E., le *Lake Buel*; dans la colline, du côté O., l'*Ice Gulf*, une fissure du rocher où l'on trouve de la glace pendant tout l'été. — Le *Long Lake* se trouve à 5 kil. au N.-O.; le *Monument Mt.* (p. 163), à 7 kil. au N.

La route directe de Great Barrington à (8 M.) *Stockbridge* (chemin de fer, v. p. 160-161) côtoie la rive E. du Housatonic, avec le Monument Mt. (p. 163) à g. et le Bear Mt. (p. 164) à dr.

Stockbridge (253 m.; hôt.: *Red Lion Inn*, $ 3, *Heaton Hall*, dans un beau site, tous deux au même propriétaire; *pensions*), village de 2081 hab., un des plus charmants de la Nouvelle-Angleterre et ombragé de vieux ormes, est situé dans une plaine entourée de hauteurs pittoresques, au bord du Housatonic. Dans Main Str., à 10 min. de la gare, la jolie *église épiscopale* et un *monument des Guerriers*. Dans Main Str., plus loin à g. (O.), la *Sedgwick Mansion*, la vieille demeure de la famille Sedgwick (v. ci-dessous); à peu près en face, à dr., l'emplacement de la maison, où *Jonathan Edwards* (1703-1758) écrivit sa brochure sur «le libre arbitre»; un cadran solaire désigne l'endroit où se trouvait son cabinet de travail. Derrière, le *Casino*, avec des «tennis-courts» (jeux de paume), etc. A peu près en face, à g., l'église dite *Congregational Church*; devant, un clocher érigé par David Dudley Field. Dans le *cimetière* (à dr.), le lieu de sépulture de la famille Sedgwick, et où repose

aussi la romancière Catherine Marie Sedgwick (1789-1867). L'*Edwards Monument*, également à dr., dans Main Str., a été érigé en 1871. A g., la belle *Dwight Place*; derrière, l'ancien *lieu de sépulture des Indiens de Stockbridge* avec un monument et une belle vue. Un chemin qui se détache à dr., près de l'Edwards Monument, conduit à un *parc*, établi par Cyrus W. Field (p. 28) et offert à la ville. — A l'E. de l'église épiscopale, dans Main Str., la bibliothèque dite *Jackson Library and Reading Room* (10000 vol.; entrée gratuite) et l'*Academy*, au pied du *Laurel Hill*.

Excursions. A Ice Glen, 2 kil. De la gare on suit le sentier à g. (E) jusqu'à (6 min.) une clôture, que l'on franchit, et l'on gravit ensuite la montagne à dr. *Ice Glen, une fissure du Bear Mt. (p. 164), est une gorge de rocher étroite, sauvage et fraîche, avec des cavités où la glace se conserve jusqu'au cœur de l'été. A l'extrémité supérieure de la gorge (15 à 20 min.) on débouche sur un pâturage, à travers lequel on redescend par un étroit sentier à la (5 min.) route (poteau indicateur: «Path to Ice Glen»); de là on s'en retourne (à dr.) en 1/4 d'h. à la gare.

*De Stockbridge au Monument Mt. (aller et retour en 3 ou 4 h., soit 15 à 16 kil.). Du Red Lion Inn, on descend Main Str. à g., on passe au lieu de sépulture des Indiens (v. ci-dessus), 1/4 d'h. après on franchit le *Housatonic*, puis à g.; au bout de quelque cents pas, on traverse la voie ferrée. Ensuite on continue non pas à dr., mais en ligne directe jusqu'à une (1 kil.) bifurcation, où l'on appuie à g. Le chemin se rétrécit et commence à monter. A 1 kil., la *Smith's Farm*, à 98 m. au-dessus de Stockbridge (vue). Là, on se fera montrer le sentier qui traverse le pâturage et monte à g. à une (8 min.) porte à la lisière du bois. On continue sous bois par un vieux et étroit chemin de voit., aux nombreux lacets, et qui n'est presque plus fréquenté par les voitures. Au bout de 20 min., un autre chemin débouche de dr. Quelques pas plus loin, on atteint un coin de gazon avec une dalle de rocher, d'où un sentier à pic conduit en 5 à 10 min. au sommet rocheux du *Monument Mt. (521 m.), qui se dresse comme une tour, avec une vue magnifique sur la vallée du Housatonic et les Berkshire Hills; ce mont est dep. 1900 une réserve de l'Etat. Les formations du rocher (quartz blanc) sont très belles, surtout la *chaire*, une colossale dent de roche. Du sommet on s'en retourne par l'étroit chemin de voit., qu'on redescend, ou bien on le suit à g. jusqu'à (25 min.) la route pour Great Barrington; là on va à g., à (6 kil.) *Stockbridge* par une route poussiéreuse (on peut s'y faire attendre par les voitures).

De Stockbridge a Lenox par le Stockbridge Bowl et le Bald Head, 13 à 14 kil. On suit la route qui se détache de Main Str. près de l'église épiscopale et l'on prend ensuite la première route à g. (poteau), qui gravit le *Prospect Hill* (*vue sur Stockbridge), en passant à Heaton Hall (p. 162), et qui est bordée de jolies villas à une distance de 2 ou 3 kil. (à dr., le *Rattlesnake Hill*). Au bout d'env. 5 kil., on aperçoit à g., dans le bas, le Stockbridge Bowl (*bassin de Stockbridge*; 280 m.) ou Lake Mahkeenac. A (1 kil. 1/2) l'extrémité N. du lac, où la route se bifurque, appuyer à g.; à la bifurcation suivante (1 kil.), encore à g.; au bout de 1 kil., en face de la jolie villa Higginson, trois chemins dont on prendra celui du milieu (en voiture jusqu'ici, quand il fait chaud); immédiatement après, on suivra la route entre deux chemins privés à g. Puis on monte par un sentier escarpé à g.; 25 à 30 min. après, on aperçoit à dr. le sommet de gazon du Bald Head ou *Mt. Prospect* (483 m.), qui est dénudé et dont on atteint le cairn en 5 min. en franchissant la clôture. Belle vue au N. et au S., sur le Stockbridge Bowl, Lenox et le Monument Mt. On peut ensuite revenir au sentier mentionné ci-dessus, par lequel on redescend à (4 kil.) Lenox, en contournant une colline boisée. Ou bien l'on descend dans la dépression entre le Bald Head et le sommet boisé au N. par l'étroit chemin de voit., qui se rétrécit bientôt et fin·

par disparaître entièrement (à déconseiller aux dames). Au pied de la montagne (10 à 15 min.) on débouche de la forêt en plein champ, où l'on franchit la clôture et l'on pousse plus loin jusqu'à (2 kil. 1/2) *Lenox* (v. ci-dessous), que l'on a devant soi.

Tramway électr.: de Stockbridge a Lenox Station (v. p. 161). 9 M. 1/2 en 35 min. pour 20 c. (départ toutes les heures). De la gare de Lenox, embranch. pour le village (v. ci-dessous; 2 M. 1/2). — 5 M. 1/2 **East Lee** (264 m.; *Greenock Inn*, dep. $ 2 1/2; *Morgan Ho.*, $ 2), village de 3596 hab. avec de grandes papeteries et des carrières de marbre. Belle promenade en voiture par la *vallée de Hopbrook* à *Fernside* (354 m.; à un club), à *Tyringham* et à *Monterey* (20 kil.).

Autres excursions de Stockbridge: au *Mohawk Lake*, à 4 kil. 1/2 à l'O.; au *Lake Averic*, à 5 kil. au N.-O.; à l'*Eldon's Cave*, dans le *Tom Ball Mt.*, à 6 kil. à l'O.; par la vieille route dite *Burgoyne Road* (*Bear Mt.*; points de vue); à *Great Barrington* (13 kil.); à *West Stockbridge* (8 kil.), etc.

Lenox (386 m.; hôt.: *Aspinwall*, belle vue; *Curtis Hotel*, $ 3 à 5, ouvert toute l'année; *pensions* en grand nombre), ville de 2942 hab., dans un beau site sur la croupe d'une colline, à 4 kil. à l'O. de la gare (p. 161) et à 10 kil. au N. de Stockbridge, est le Newport des Berkshire Hills, et il surpasse presque Newport (p. 82) même en opulence et en luxe. Dans la rue principale ombragée d'ormes se trouvent les hôtels (devant le Curtis Hotel, une statue du général *John Paterson*, 1744-1808), un club, la bibliothèque publique etc., tandis que les versants des collines environnantes sont couverts de charmantes villas. Les principaux divertissements y sont les promenades en voiture et à cheval, les jeux de golf et de lawn-tennis; il y a des courses de chevaux au Lee Pleasure Park et, chaque année, la «Tub Parade» (des voitures) est le grand événement de la saison.

Les promenades à pied et en voiture aux environs de Lenox sont fort variées et les routes bien tracées. Excursions favorites, entre autres: au *Bald Head* (4 kil.; p. 163); au *Stockbridge Bowl* (4 kil.; p. 163) et à *Stockbridge* (10 kil.; p. 162); au *Laurel Lake* (Laurel Lake Inn, $ 2) et à la *Highlawn Farm*, à 4 kil. 1/2 au S.-E.; au *North Lenox Mt.* et au *Yokun Seat* (633 m.; qui doit son nom à un chef des Indiens Lenox), à env. 7 kil. au N.-O.; à la colonie des *Lebanon Shakers* (p. 165) et au *Perry Peak* (628 m.; vue), à 14 kil. 1/2 au N.-O.; et à l'*October Mt.*, à 6 kil. 1/2 à l'E. *Richmond*, à 7 kil. à l'O., est renommée pour ses rangées parallèles de blocs erratiques. Promenades plus courtes: à la *Ledge* (1 kil.), au *Pinnacle* (1 kil. 1/2), au *Lily Pond* (2 kil. 1/2), aux *Schermerhorn Woods*, etc. — Pour visiter les villas fréquemment splendides de Lenox, le mieux est de faire (en voiture légère) une course de 2 à 3 h. dans le joli réseau des chemins privés.

Tramway électr. de Lenox Station à Pittsfield (v. p 161); 7 M. 1/2 en 25 min.); départ toutes les 1/2 h. (prix, 15 c.).

Pittsfield (308 m.; *buffet*; hôt.: **Maplewood*, North Str., $ 3 à 4 1/2; **The Wendell*, dep. $ 3; *American Ho.*, ouvert toute l'année, $ 2 à 3; *Burbank Ho.*, $ 2, fréquenté par les commerçants; *Beach Grove*, dep. $ 2), ville de 21 766 hab., capitale du Berkshire, dans un beau site, sur un plateau encadré de montagnes, doit son nom à Pitt l'aîné, en l'honneur duquel on le lui donna en 1761. La place dégagée (Public Green) au centre de la ville, le «cœur du Berkshire», est ornée de la statue originale du *porte-étendard du Massachusetts*, par Launt Thompson dont la réplique se trouve à Gettysburg (p. 275). Non loin de cette place, le *palais de Justice*,

en marbre blanc, le *Berkshire Athenaeum* (avec la *Berkshire Historical Society*, une bibliothèque publique de 50000 vol. et des collections) et la petite cathédrale catholique de *St-Joseph*. Pittsfield est le siège central de la *société d'Agassiz* (Agassiz Association) pour l'étude de l'histoire naturelle, qui compte un grand nombre de «chapters» (chapitres) locaux dans différentes contrées du monde (président, M. H. H. Ballard). Il y a beaucoup de jolies propriétés privées, parmi lesquelles on remarque entre autres l'*Appleton* ou *Plunkett House*, où Longfellow écrivit «The Old Clock on the Stairs» (la «vieille pendule» existe encore), et l'antique *Kellogg Place*, East Str.

Excursions. Il y a quantité de poteaux indicateurs. — A 3 kil. à l'O. de Pittsfield, le *lac Onota*, sur la rive E. duquel se trouve un parc public. On peut prolonger l'excursion dans la même direction en suivant l'«Interstate Road» par les *Taconic Mts.*, jusqu'aux (11 kil.) **Lebanon Springs** (hôt.: *Columbia Hall*, $ 3 à 4; *Berkshire Inn*, *Taconic Inn*, $ 3), sources dont les eaux sont employées dans le traitement des maladies de la peau et du foie. *Lebanon*, village de Trembleurs, se trouve à 3 kil. au S. des sources (culte intéressant, le dim.; rep. à l'auberge, 75 c.; on le commandera par le téléphone). — Sur les versants des Taconic Mts., au N.-O. du lac Onota, la *Lulu Cascade* (6 kil. 1/2) et le *Berry Pond* (5 M.). — Parmi les «Opes» ou vallées riches en points de vue, on remarque surtout l'«*Ope of Promise*», avec vue sur le «Promised Land». — A 3 kil. au N. du lac Onota et à 3 kil. à l'O. du lac Pontoosuc, le *Balance Rock*. — Le *South Mt.* (415 m.), à 3 kil. au S., offre la vue excellente de Pittsfield, du lac Onota, de Greylock, etc. — Autres excursions: au *Potter Mt.* (732 m.), à 18 kil. au N.; au *Wizard's Glen*, à 6 kil. 1/2 au N.-E.; aux *Wahconah Falls*, à 13 kil. au N.-E.; au *Lake Ashley* (585 m.), à 10 kil. au S.-E.; au *Perry Peak* (p. 164; 13 kil.), etc. — Non loin de la ville, au S.-E., l'*Allen Stock Farm* (beaux trotteurs). — On peut aller en tramway électr. (v. ci-dessous) au (4 kil. au N.) *Pontoosuc Lake*, à (8 kil.) *Lanesboro*, patrie de l'humoriste Henry Wheeler Shaw («Josh. Billings»; 1818-1885), et à (19 kil.) *New Ashford*, d'où une route de montagne (à dr.) contourne le versant N. du *Sugar Loaf* (622 m.) et mène ensuite au N.-E. au *Mt. Greylock* (p. 166).

On visite beaucoup moins le N. du Berkshire que le S. et il n'y a point de centre important de touristes entre Pittsfield et North Adams ou Williamstown, à 30 kil. au N.

Tramway électr. de Pittsfield à North Adams: 21 M., en 1 h. 1/2, pour 30 c. Stations: *Lanesboro* (v. ci-dessus), *Cheshire* (p. 158), *Cheshire Harbor* (p. 158), et *Adams* (p. 158).

North Adams (213 m.; hôt.: *New Richmond*, $ 2 à 4; *Wellington*, $ 2 1/2 à 3; *Darrow*, $ 2), ville manufacturière de 24200 hab., dans l'étroite vallée du *Hoosac*, est une station du Fitchburg Railway (p. 159) et le terminus d'un embranchement du Boston & Albany R. R. (p. 158). Tramway électrique pour (6 M.) *Williamstown* (p. 166; prix 20 c.), Adams (p. 158) et Pittsfield (v. ci-dessus).

Excursions. A 1 kil. 1/2 au N.-E., le *Natural Bridge*, étroite porte de rocher, à 15 ou 18 m. au-dessus du ruisseau de l'Hudson. — L'extrémité O. du **Hoosac Tunnel** (p. 159) est à 3 kil. au S.-E. de North Adams. Excursion favorite à l'extrémité E. du tunnel et à la *Hoosac Tunnel Station* (hôtel Rice, $ 2).

Ascension du Mt. Greylock (8 M., route carrossable), la plus haute montagne du Massachusetts et qui est maintenant une réserve de l'Etat (State Reservation). On suit peu de temps la route de Williamstown dans la direction de l'O. et l'on tourne ensuite à g. dans la route qu

traverse le *Notch*, en passant à la (2 kil. 1/2) *Notch Brook Cascade* (haute de 9 m.). A env. 5 kil. de N. Adams, la nouvelle route établie par la «Greylock Park Association» se détache à dr. et conduit au (8 kil.) sommet en s'élevant peu à peu sous bois. A mi-hauteur, le regard plonge dans le *Hopper* (v. ci-dessous), gorge profonde de 300 m., par laquelle un chemin fatigant monte également au sommet. La vue du ***Mt. Greylock** (1068 m.: au sommet, une tour de belvédère haute de 12 m. et une petite aub.) embrasse Adams, N. Adams, Pittsfield, les vallées du Hoosac et du Housatonic et presque toute la chaîne des Berkshire Hills; plus en arrière, les Catskills au S.-O., les Green Mts. au N., les Mts. Monadnock et Wachusett à l'E., et les Mts. Tom et Holyoke au S. On peut descendre au S.-E. à Cheshire Harbor (p. 158) ou au S.-O. à New Ashford (p. 165).

Williamstown (152 m.; hôt.: *Taconic*, dep. $ 4; **Greylock*, $ 3 à 4; *Idlewild*, au S. de la ville, à 8 kil. de la gare, $ 2 1/2; *Cosmo Ho.*, $ 2; omnibus pour la gare, 25 c.; tramway électr.), à 8 kil. à l'O. de N. Adams et à 1 kil. 1/2 au S. du chemin de fer (p. 159), jolie petite ville de 5013 hab. sur le *Green River*, est le siège du *Williams College* (423 étudiants), fondé en 1793, dont les édifices dominent la localité et dont les principaux sont: le *Mark Hopkins Memorial Hall* et la *Thompson Memorial Chapel* (1904), qui est jolie, la *Maison du Président* et des *locaux de club* (Fraternity Houses). Le président Garfield était un élève de ce collège.

Environs. Le **Hopper* (v. ci-dessus), gorge profonde dans le versant O. du Mt. Greylock, s'ouvre à 8 kil. au S. — La chaîne dite **Taconic Range** s'élève à env. 5 kil. à l'O. de Williamstown et offre de ses sommets, les *Mts. Belcher*, *Hopkins* (*Berlin Mt.*, 855 m.), etc., d'excellentes vues. Les cols les plus fréquentés de cette chaîne de montagnes sont le *Petersburg Pass* (632 m.), le *Berlin Pass* (667 m.), le *Kidder Pass* (chemin de mulets) et le *Johnson Pass*. A 11 kil. au N.-O. de Williamstown, à 3 kil. au N. du Petersburg Pass, le *Snow Glen* (vallon de Neige). — Parmi les promenades en voiture, le «*Short Oblong*» (16 kil.) et le «*Long Oblong*» (16 kil.) sont au nombre des plus favorites. Courses plus longues à *Pittsfield* (32 kil.), aux *Lebanon Springs* (32 kil.), aux *Hoosac Falls* (27 kil.), etc. — Tramway électr. de Williamstown à (15 M.) *Bennington* (p. 171).

19. De New York à Montréal.

V. la carte, p. 68/69.

A. Par la vallée du Connecticut.

450 M. New York, New Haven & Hartford Railroad jusqu'à (136 M.) *Springfield*, en 3 h. 1/2 à 4 h. 1/2; Connecticut River Division du Boston & Maine R. R. jusqu'à (50 M.) *South Vernon*, en 1 h. 1/4 à 2 h.; Central Vermont R. R. jusqu'à (10 M.) *Brattleboro*, en 20 min.; Connecticut River Division du Boston & Maine R. R. jusqu'à (64 M.) *White River Junction*, en 1 h. 3/4; puis Central Vermont R. R. jusqu'à (63 M.) *St. Johns*, en 5 à 6 h.; et Grand Trunk Railway jusqu'à (27 M.) *Montréal*, en 3/4 d'h. à 1 h. (billet direct, $ 10.65; wagon-lit, de Springfield, $ 2; train express de New York à Montréal, en 13 h. 1/4 à 15 h. 1/2). — Trains pour *Québec*, par cette route (et se détachant à White River Junction), en 21 à 22 h. (prix: $ 12). Trains directs pour *Fabyan's* dans les Montagnes Blanches (p. 152), en 10 h. 1/2 ($ 7; wagon-salon, $ 2).

De New York à (136 M.) *Springfield*, v. p. 69-73. La ligne se soude ici à celle du *Connecticut River Division* du *B. & M. R. R.* et remonte la belle ***vallée du Connecticut,** généralement sur la rive O.

du fleuve (vue surtout à dr.). — 140 M. *Chicopee* (Columbian, $ 2; Kendall, $ 1½), ville manufacturière de 19167 hab., avec des filatures de coton, une fonderie de bronze, etc. Embranch. sur (2 M. à l'E.) *Chicopee Falls*, également avec des filatures de coton; c'est là que naquit *Edward Bellamy* (1850-1898), l'auteur de «Looking Backward» (1888; coup d'œil de l'an 2000 sur notre temps). On y cultive beaucoup de tabac. Le train franchit le Chicopee et le Connecticut. — 144 M. **Holyoke** (pron. hôlyôk; 29 m.; hôt.: *Hamilton*, $ 2½ à 3; *Murray*, $ 2 à 2½), ville manufacturière de 457122 hab., dispose de la force hydraulique la plus puissante de la Nouvelle-Angleterre et fabrique env. 1600 quintaux de papier par jour (valeur des produits en 1900, 26 millions de doll.). La rivière a une pente de 18 m. et ses eaux sont refoulées par une digue énorme, longue de 300 m. De Holyoke, un chemin de fer de montagne gravit le sommet du *Mt. Tom* (370 m.; *vue; v. ci-dessous), qui est auj. une réserve de l'Etat (State Reservation). — Au delà de (149 M.) *Smith's Ferry*, la ligne passe entre le Mt. Holyoke (v. ci-dessous) à dr. et le Mt. Tom à g. De (151 M.) *Mt. Tom*, un embranch. mène au S.-O. à (4 M.) *Easthampton*, ville manufacturière qui est le siège du Williston Seminary, grande école préparatoire pour garçons. — Puis nous passons à g. l'«Ox Bow», bras courbe du Connecticut.

153 M. **Northampton** (38 m.; hôt.: *Plymouth Inn; Norwood*, $ 2½ à 3½; *Hampton House, Mansion Ho.*, $ 2½), ville de 18643 hab., avec des rues ombragées d'ormes, dans un site charmant sur la rive dr. du Connecticut, est renommée par ses établissements d'éducation. La plus célèbre de ces institutions est **Smith College** (plus de 1000 étudiantes), avec une galerie d'œuvres d'art, une jolie bibliothèque, une salle de concerts, un établissement de gymnastique, etc. On remarque, en outre: le *Memorial Hall* (avec la bibliothèque publique), l'*asile des Aliénés* (1 kil. ½ au S.-O.), la *High School* (1895) et l'*asile des Sourds-muets de Clarke*, sur le Round Hill (bonne vue de la ville).

Excursion intéressante au sommet du *Mt. Holyoke (290 m.; *Prospect Ho.*, au sommet, $ 2½ à 3), à 3 kil. au S.-E. Route carrossable jusqu'à l'extrémité inférieure du petit chemin de fer de montagne, qui gravit les derniers 180 m. (aller et retour, $ 1; droit de péage pour les piétons, 50 c.). La vue splendide comprend la vallée du Connecticut, les Hoosac Mts. et le Greylock (à l'O. et au N.-O.), le Mt. Tom (au S.-O.), Springfield et les East et West Rocks près de New Haven (p. 72; seulement par un temps très serein), le Mt. Wachusett (à l'E.), Amherst (p. 77) et le Mt. Monadnock (au N.-E.), et les Green Mts. (au N.). — Le sommet N. du Mt. Tom (v. ci-dessus), le *Mt. Nonotuck* (290 m.), se gravit facilement de la Mt. Tom Station (v. ci-dessus; *vue). — **Hadley** (*Elmwood Ho.*, $ 2), riant village à 4 kil. au N.-E. de Northampton, sur la ligne (Mass. Central R. R.) d'Amherst (7 M.; p. 77), est renommé pour sa large allée d'ormes magnifiques. A *South Hadley*, à 10 kil. au S. (tramway électr. de Holyoke), se trouve le *Mt. Holyoke College for Girls* (400 étudiantes).

La ligne passe non loin d'un grand circuit du fleuve, le «*Great Bend of the Connecticut*», et en quitte ensuite le cours. *Hadley* (v. ci-dessus) reste à dr. — 157 M. *Hatfield* (46 m.). — De (164 M.)

South Deerfield (62 m.), on gravit le *Sugar Loaf* (217 m.), qui se dresse à dr. De l'autre côté de la rivière s'élève le Mt. Toby (p. 159). Un peu plus loin, un monument désigne à dr. le champ de bataille de *Bloody Brook* (ruisseau sanglant), où le capitaine Lathrop et 80 jeunes soldats, la «fleur de l'Essex», furent massacrés par les Indiens en 1675. — 169 M. *Deerfield,* village de 1969 hab., au pied du *Deerfield Mt.* (213 m.). — La ligne franchit le *Deerfield* et croise le Fitchburg R. R. près de (172 M.) *Greenfield* (p. 159). Au delà de (179 M.) *Bernardston,* le Connecticut redevient visible à dr.; vallée pittoresque, où l'on cultive beaucoup de tabac et de maïs. — 186 M. *South Vernon,* point de jonction des lignes pour *Nashua* (p. 139) et pour *New London* (p. 77).

196 M. **Brattleboro** (hôt.: *Brooks Ho.,* $ $2^1/_4$ à 3; *Brattleboro Hotel,* $ 2), grand village de 6640 hab., dans un beau site, sur la rive O. du Connecticut, possède les plus grandes raffineries de sucre d'érable du Vermont et une fabrique dite *Estey Organ Works,* qui livre au commerce 20000 petites orgues par année. La *bibliothèque publique* contient 15000 vol. et des collections d'histoire naturelle. Brattleboro a vu naître le paysagiste William M. Hunt (1824-1879) et l'architecte Richard M. Hunt (1828-1895). Dans le cimetière, un beau monument du fameux *Jim Fisk* (1835-1872). On peut monter au *Wantastiquet Mt.* (416 m.; vue), situé sur la rive g. du fleuve et où mène un chemin de voitures. — 220 M. *Bellows Falls* (p. 136). — La ligne franchit le Connecticut et entre dans l'Etat du *New Hampshire* (p. 113). Au delà de (238 M.) *Claremont Junction* (pour *Concord,* v. p. 139), la ligne franchit, sur un pont haut de 32 m., la profonde gorge du *Sugar River* (rivière du Sucre); puis, elle repasse le Connecticut. — 246 M. *Windsor* (Windsor Ho., $ 2), point de départ pour l'ascension du **Mt. Ascutney* (1011 m.; en haut, restaur.), avec une vue splendide.

260 M. **White River Junction** *(buffet),* v. p. 140.

La ligne pour Montréal et Québec par *Sherbrooke* se détache ici de la nôtre et suit la vallée du Connecticut jusqu'à *Wells River* (p. 143). — 5 M. *Norwich,* d'où un omnibus conduit à ($^3/_4$ de M. au S.-E.) *Hanover* (hôt.: Hanover Inn, $ 2 à 3), qui possède le Dartmouth College (789 étudiants), université où étudièrent Daniel Webster (p. 91), George Ticknor (auteur d'une histoire de la littérature espagnole), G. P. Marsh (p. 140), Rufus Choate, etc. Portraits intéressants dans l'*Art Gallery* de l'Université; il y a un joli *College Park.*

Le train franchit l'*Ompompanoosuc;* 36 M. *Newbury,* joli village, dans les *Ox Bow «Intervales»* du Connecticut. — 40 M. *Wells River* (p. 143).

Notre ligne se dirige au N.-O. sur (150 M.) **Montréal,** par Montpelier (v. p. 140-141).

B. **Par Albany (ou Troy), Saratoga et le lac Champlain.**

384 M. New York Central & Hudson River Railroad jusqu'à (143 M.) *Albany,* en 2 h. $^3/_4$ à 4 h.; et Delaware & Hudson Railroad de là à (241 M.) *Montréal,* en 8 h. $^1/_4$ à 8 h. $^3/_4$ (train express direct en 10 h. $^3/_4$ à 12 h. $^1/_2$; prix, $ 10.65; wagon-salon, $ 2; wagon-lit, $ 2; se placer à g. jusqu'à Albany, puis à dr.).

Cette route est la plus courte et la plus directe de New York à Montréal, au *lac George* et au *lac Champlain*. Si l'on ne connaît pas encore l'*Hudson*, le mieux est de prendre le bateau à vapeur jusqu'à Albany (v. R. 20 *A*); on peut également profiter du bateau à vapeur sur les deux lacs.

De New York à (143 M.) *Albany*, v. R. 20. Le train court plus loin sur la ligne du *Delaware & Hudson Railroad*, en passant au *Rural Cemetery* (cimetière). — 150 M. *Watervliet*, avec un grand arsenal de l'Etat, sur l'Hudson, en face de *Troy* (p. 170). — 152 M. **Cohoes** (pron. kôhôse; hôt.: *Harmony*, $2 à 2 1/2), ville manufacturière et florissante (23 910 hab.), sur les **chutes du Mohawk* (hautes de 23 m. et larges de 270 m.), que le train traverse sur un long pont (vue à g. sur les chutes). Les *Harmony Cotton Mills* (filature de coton) comptent 6650 métiers et 2800 ouvriers. — 154 M. *Waterford Junction*, où notre ligne se soude à celle du chemin de fer central venant de (6 M.) *Troy*. — 159 M. *Mechanicville*, où le Boston & Maine Railroad rejoint notre ligne (v. p. 159), qui tourne près de là à g. (N.-O.) et quitte l'Hudson. — 165 M. *Round Lake* (hôt.: Wentworth, $2 à 3; Lenox, Orient, $2), avec un «campement» de méthodistes et des écoles d'été (à dr., le lac). — 175 M. *Ballston Spa* (hôt. Lincoln, Eagle, Medberry, $2), avec des sources d'eaux minérales, est le point de jonction de la ligne de Schenectady (p. 215) et de Binghamton (p. 228).

180 M. **Saratoga Springs** *(buffet)*, v. p. 208.

La ligne retourne au N.-E. et franchit l'Hudson près de (197 M.) *Fort Edward* (hôt. St. James, Hudson, $2), où se détache la ligne de Caldwell sur le Lake George (v. ci-dessous).

De Fort Edward a Caldwell, 14 M., chemin de fer en 3/4 d'h. à 1 h. La ligne remonte l'Hudson, qui forme ici un grand nombre de chutes. — 5 M. **Glens Falls** (91 m.; hôt.: *Rockwell Ho.*, $2 1/2 à 3; *Hotel Ruliff*, $2), ville manufacturière de 12 613 hab., où l'Hudson forme une *chute pittoresque haute de 15 m. (en aval, l'île connue par «Le dernier des Mohicans» de Cooper, p. 81). — Plus loin la ligne passe au *Glen Lake* (à dr.) et s'élève peu à peu jusqu'à une hauteur de 175 m., pour redescendre rapidement par une gorge boisée, avec de jolies échappées sur le lac et les montagnes. Le *William's Rock*, bloc de rocher à 3 kil. en deçà de Caldwell (à g.), désigne la place où périt le colonel Ephraïm Williams, fondateur du Williams College (v. p. 166), dont les 1200 hommes furent battus par les troupes françaises et indiennes, auxquelles Sir William Johnson infligea ensuite le même sort (sept. 1755). Tout près de là, le *Bloody Pond* (étang sanglant), dans lequel on jeta les cadavres — 14 M. *Caldwell*, sur le lac George, v. p. 211.

La ligne quitte l'Hudson et s'engage dans la vallée du *Wood Creek*. — 209 M. *Fort Ann*, sur l'emplacement d'un fort construit en 1757, dans le voisinage duquel le général Putnam fut battu et fait prisonnier par les Français et les Indiens, en 1750. — 219 M. **Whitehall** (hôt.: *Hall Ho.*, $2), village de 4377 hab. et point de jonction d'une ligne pour Rutland (p. 136), au pied du Skene Mt. (160 m.) et à l'extrémité S. du *lac Champlain* (p. 213).

La ligne franchit la *South Bay* et côtoie la rive O. du lac Champlain qui a d'abord la forme d'un fleuve. — 241 M. *F*

Ticonderoga (p. 214), point de jonction de la ligne de (5 M.) *Baldwin,* sur le lac George (p. 213), et point de départ du bateau à vapeur du lac Champlain pour *Plattsburg* (v. p. 213).

Le train passe dans un tunnel. — 243 M. *Addison Junction* (embranch. sur Leicester et Rutland, p. 136); 251 M. *Crown Point* (p. 214); 259 M. *Port Henry* (p. 214). Puis, les *Adirondack Mts.* se montrent plus distinctement à g. — 270 M. *Westport*, point de départ des voitures (coaches) pour *Elizabethtown*, *Keene Valley* et le *Lake Placid* (p. 199). La ligne passe derrière le *Split Rock Mt.* (315 m.; à dr.) et s'approche de la partie la plus large du lac Champlain (vue à dr.); à g., des rochers escarpés. — 284 M. *Willsborough;* 298 M. *Port Kent* (p. 215), station pour (3 M.) *Ausable Chasm* (p. 198) et (6 M.) *Keeseville.* — 306 M. *Hotel Champlain* et *Bluff Point,* v. p. 215.

309 M. **Plattsburg** (30 m.; *buffet,* rep. 75 c.; hôt.: *Fouquet Ho.*, \$ 2½ à 4; *Witherill, New Cumberland,* \$ 2½ à 3½), petite ville de 8434 hab. située sur la rive O. du *lac Champlain* (v. p. 215), à l'embouchure du Saranac River, est un bon centre d'excursions sur le lac et le point de jonction des lignes pour le Saranac Lake (v. p. 1?5) et Ausable Forks (v. ci-dessous). Train express de New York en 9 h. La garnison *(U. S. Military Post)* se compose de douze compagnies. A env. 3 kil. au S., près de l'hôtel Champlain (p. 215) à *Cliff Haven*, se trouve le siège central de la *Roman Catholic Summer School of America,* qui correspond à la place des rassemblements d'été des protestants à Chautauqua (p. 323).

De Plattsburg à Ausable Forks: 23 M., chemin de fer en ¾ d'h. à 1 h. ½, pour \$ 1. — La ligne passe au S.-O., par la vallée du *Petit Ausable.* — 23 M. *Ausable Forks*, d'où des voit. (coaches) mènent à *Wilmington* (\$ 1; p. 200) et au *Lake Placid* (\$ 2½; p. 200).

La ligne quitte le lac Champlain et traverse une contrée uniforme. — 319 M. *West Chazy* (Adirondack Inn, \$ 2), d'où une ligne directe conduit au N. à Montréal. — 334 M. *Rouse's Point* (hôt. Windsor, \$ 2½ à 3), à l'extrémité N. du lac Champlain, est une station frontière des Etats-Unis. Le train court plus loin sur la rive g. du *Richelieu.* — 357 M. *St. John's.*

384 M. *Montréal*, v. le *Canada*, par Bædeker.

C. Par Troy, Rutland et Burlington.

403 M. New York Central & Hudson River Railroad jusqu'à (149 M.) *Troy*, en 4 à 5 h.; Boston & Maine R. R. de là à (30 M.) *White Creek*, en 1 h. 45 min.; Rutland Railroad, de là à (122 M.) *Burlington*, en 3 h. ¾ à 4 h. ½; et Central Vermont R. R. jusqu'à (102 M.) *Montréal*, en 2 h. ⅓ à 3 h. ¾ (trains directs en 12 h. ½ à 13 h.; prix du trajet comme à la R. 19 *B.*). — C'est la route directe de New York à *Burlington* (p. 187) et aux *Green Mts.* (p. 141).

De New York à (142 M.) *Rensselaer,* v. R. 20 *B.*

149 M. **Troy** (c.-à-d. «Troie»; hôt.: *Fifth Avenue,* \$ 2½ à 3; *Mansion Ho.*, \$ 2 à 2½; *Windsor*, ch. dep. \$ 1), ville manufacturière et florissante (60 651 hab.), est le dernier port de la naviga-

tion à vapeur sur l'Hudson. Elle fabrique surtout du fer, de l'acier Bessemer, des cotonnades et des laines, des cols et des chemises. L'institut dit *Rensselaer Polytechnic Institute* est très renommé. Les principaux édifices sont: le *Music Hall,* la *poste* et le *palais de Justice.* La *bibliothèque publique* contient une statue d'*Emma Willard* (1787-1870), qui a donné son nom au grand *Emma Willard Seminary.* Au square Washington, un *monument des Guerriers,* avec une statue colossale de J. E. Kelly. Au cimetière d'Oakwood, un beau *four crématoire.*

Troy est un centre important de voies ferrées, d'où des lignes rayonnent dans toutes les directions (à New York, à Burlington et à Montréal, à Boston par le tunnel du Hoosac, etc.). La ligne principale du Delaware & Hudson R. R. part de Troy et se soude à *Waterford Junction* (p. 169) à la section d'Albany.

La ligne du Boston & Maine R. R. tourne à dr. (N.-E.). 179 M. *White Creek.* Le train court ensuite au N.; à dr., à quelque distance, les *Green Mts.* (p. 136). — 181 M. *North Bennington,* point de jonction pour (5 M.) *Bennington.* — 202 M. *Manchester* (210 m.; Equinox Ho., $4), séjour très fréquenté en été, au pied du *Mt. Equinox* (1163 m.), du sommet duquel on a une vue splendide sur les Catskills, les Berkshire Hills, le lac George et le lac Champlain.

232 M. *Rutland* (buffet) et de là à

400 M. *Montréal,* v. R. 14 *A* et *le Canada,* par Bædeker.

D. Par Utica et les Adirondacks.

470 M. New York Central & Hudson River Railroad en 12 h. $^1/_2$ à 15 h. (prix du trajet, comme pour la R. 19 B). Cette ligne traverse les *Adirondacks* (v. p. 204) et forme l'accès le plus commode de beaucoup de leurs sites.

De New York à (238 M.) *Utica,* v. p. 215-216; d'Utica à (405 M.) *Malone,* v. R. 24 *D.* La ligne croise ici le Rutland R. R. (d'Ogdensburg à Rouse's Point et Alburgh; v. p. 217) et continue au N. Au delà de (413 M.) *Constable*, elle franchit la frontière du Canada. 419 M. *Athelstan;* 423 M. *Huntingdon.* Près de (435 M.) *Valleyfield,* elle atteint le *St-Laurent,* dont elle longe la rive S. à dr. — 448 M. *Beauharnois;* 456 M. *Chateaugay.* — 461 M. *Adirondack Junction,* où elle rejoint le Canadian Pacific Railway.

470 M. *Montréal,* v. *le Canada*, par Bædeker.

20. De New York à Albany.

V. la carte, p. 68/69.

A. En bateau à vapeur.

150 M. Les bateaux à vapeur somptueusement organisés de la ligne dite **Hudson River Line** (Albany Day Line) partent, en été (de la fin-mai à la mi-oct.), de New York t. l. jours (sauf le dim.) à 8 h. 40 du mat. du *Desbrosses Street Pier* (pl. C2) et à 9 h. du mat. de *22nd Str.* (North River, pl. F1) et atteignent *Albany* vers 6 h. 10 du s. (prix du trajet, $2; aller et retour, 3^1/_2$, cabine particulière, $5), en mouillant à sept ports intermédiaires. Le plus grand bateau à vapeur de cette ligne (le «New York») est long de 104 m. et file 36 kil. à l'heure. La première partie du trajet est la plus

belle. On peut descendre à West Point, à Newburg ou à Poughkeepsie et revenir à 5 h. $^1/_2$ du s. à New York par le bateau de la même ligne. — Les bateaux dits **People's Line Steamers** partent t. l. jours de sem. du *Pier 32* (à l'extrémité de Canal Str., pl. C 2), à 6 h. du s., et abordent à *Albany* le lendemain matin à 6 h., sans mouiller en route (prix du trajet, $ $1^1/_2$; aller et retour, $ $2^1/_2$; lit, 50 c.). — Les **Citizen's Line Steamers** partent du *Pier 46* (pl. D 2) t. l. jours (sauf le sam.), à 6 h. du s., et jettent l'ancre à *Troy* vers 6 h. du mat. (relâche à *Albany*, seulement le lundi matin; prix du trajet, $ $1^1/_2$; aller et retour, $ $2^1/_2$; lit, 50 c.). — La «Mary Powell» part t. l. après-midi de l'extrémité de Desbrosses Str. et de 22nd Str. pour (95 M.) *Rondout* et *Kingston* (5 h. $^1/_2$; prix du trajet, $ 1; aller et retour, $ $1^1/_2$).

Pour jouir des beautés de l'Hudson, on profitera naturellement de la «Day Line» (ligne de jour); toutefois les bateaux de nuit sont confortables et commodes. On recommande aussi de prendre la «Mary Powell» jusqu'à Newburgh (p. 180), et de profiter le lendemain d'un bateau de la Day Line pour Albany. Bons restaur. à bord de tous les bateaux à vap. (repas 75 c. à $ 1; aussi à la carte). Les billets directs pour Albany par la ligne du New York Central ou du West Shore Railroad sont valables pour les bateaux de la Day Line et vice versa.

L'Hudson, la route naturelle du commerce de New York avec l'intérieur du pays, prend sa source dans les Adirondacks, à 1300 m. d'alt. (v. p. 203), et débouche à New York dans l'Océan Atlantique, après un cours d'env. 520 kil. presque directement au S. Son principal affluent est le Mohawk, qui se jette dans l'Hudson à l'O. un peu en amont de Troy. Les montagnes des bords de l'Hudson appartiennent au groupe des Appalaches, et les Highlands (Hautes-Terres; p. 174) ne sont qu'un prolongement de la Blue Ridge (Côte Bleue; p. 286). On a bien donné à l'Hudson le nom de «Rhin américain», mais cette désignation n'est pas tout à fait juste. Sur une grande partie de son cours, l'Hudson est 3 à 4 fois plus large que le Rhin et ses bords ne rappellent un peu les paysages rhénans que sur le court trajet de West Point à Newburgh. Toutefois les montagnes de ses rives sont beaucoup plus hautes et il n'a pas les châteaux et les vieilles villes du fleuve allemand. La brillante coloration qu'offrent en automne les montagnes boisées de l'Hudson remplace avantageusement les vignobles des rives du Rhin. La rive E. est parsemée de jolies villas jusqu'à bien des milles en amont de New York. Le flux et le reflux se font sentir jusqu'à Troy, et les grands vapeurs remontent le fleuve sur une longueur de 240 kil. Des voiliers et des yachts en grand nombre animent son cours inférieur et l'on y voit quantité de toueurs (tows) qui remorquent des chalands chargés de charbon et de blé, ainsi que des radeaux. En amont du lit parcouru par les marées, l'Hudson se couvre en hiver d'une épaisse croûte de glace et offre alors un admirable champ de cristal aux amateurs de courses en traîneaux à voiles. Pour l'exportation de la glace, v. p. 175. Ce fleuve doit son nom à *Henry Hudson*, navigateur anglais au service de la Cie hollandaise des Indes orientales, qui, à bord du «Halfmoon», en remonta (1609) jusqu'à Albany le large cours, qu'il tenait d'abord pour une route fluviale menant aux Indes au N.-O. à travers le continent américain. La rive E. et une partie de la rive O. étaient occupées par les Mohicans, tandis que la rive O. appartenait, en aval des Catskills, aux Lenni-Lennapes (Delawares) et, en amont de Cohoes, aux Mohawks (Iroquois). Le «Clermont» de Robert Fulton (p. 30, 176), qui en 1807 faisait le trajet en 36 h. de New York à Albany, a été le premier bateau à vapeur faisant le service régulier de l'Hudson. — V. «The Hudson River», par *E. M. Bacon* (ouvrage illustré, 1902; $ 4.50).

Dans la description ci-après, les expressions *à droite* (à dr.) et *à gauche* (à g.) se rapportent aux bateaux qui remontent le cours du fleuve.

Au sortir du dock, on a un beau coup d'œil au S. sur le port de New York (v. les *cartes*, p. 60/61 et 3). A dr. se trouve l'*île de Manhattan*, avec la ville de *New York* et ses bâtiments gigantesques,

tandis qu'à g., dans l'Etat de New Jersey, *Jersey City, Hoboken* et *Weehawken* (p. 61) s'échelonnent le long du fleuve. On remarque: à dr. les maisons d'affaires hautes comme des tours du Broadway et de Park Row (p. 27-32), la coupole du World Office (p.32), la poste (p. 31), le New York Life Insurance Office (p. 34), le Flat-Iron Building (p. 36), les Dakota Flats (p. 45), l'hôpital St-Luc (p. 55), le Riverside Park (p. 56), le monument des Guerriers (p.57), le tombeau du général Grant (p. 57), la Columbia University (p. 55), et le couvent du Sacré-Cœur (p. 57); à g. Castle Stevens (p. 61), l'*Union Hill Observatory*, le *St. Michael's Observatory*, la West Shore Railroad Station (p. 179), la brasserie de Guttenberg (p. 61) et *Pleasant Valley*. A l'extrémité de l'île Manhattan, le bateau passe entre le *Fort Lee* (à g.; p. 61), avec son hôtel, et l'emplacement (à dr.) de l'ancien *Fort Washington* (p. 58). Près du Fort Lee commencent les ***Palissades**, extrémité E. escarpée d'une longue croupe de basalte haute de 60 à 150 m., qui doit son nom aux colonnes grossières que forme la roche en se désagrégeant. La largeur de cette croupe qui s'abaisse généralement en pente douce à l'O. est de 1 à 3 kil. Sur les éboulis entassés à son pied par les intempéries, on projette d'établir une large route le long de la rive. — A dr. (13 M.) s'ouvre le *Spuyten Duyvil Creek* (pron. spoït'n doïv'l; p. 177), dont le nom, si l'on en croit la fantaisiste «History of New York by Diedrich Knickerbocker (1809)» de Washington Irving, viendrait de ce que le trompette hollandais Anthony van Corlear (p. 174) jura de le traverser à la nage «en dépit du diable» («en spuyt den duyvil»), mais il s'y noya. Durant la guerre de la Révolution, le fleuve formait la frontière S. du «territoire neutre».

16 M. 1/2 (à dr.) *Mt. St. Vincent Convent*, la maison centrale des sœurs de charité (sisters of charity) en Amérique.

17 M. (à dr.) **Yonkers** (p. 177).

21 M. (à dr.) *Hastings*, en face de l'**Indian Head** (*vue), point culminant des Palissades. 1/2 M. plus loin (à g.), la frontière entre l'Etat de New Jersey et celui de New York; en amont, les deux rives font partie de ce dernier. — 23 M. (à dr.) *Dobbs Ferry* (p. 177).

24 M. (à dr.) *Irvington* (p. 177). *Sunnyside* (p. 177), la maison de Washington Irving (v. p. 177), à 1 kil. en amont, est à peine reconnaissable du bateau. En face (à g.), *Piermont*, avec le long quai (pier) de l'Erie Railroad. A 3 kil. au S.-O. de Piermont, le vieux village de *Tappan*, où le major anglais John André fut pendu comme espion par les Américains, le 2 oct. 1780 (v. p. 174). — Les parois de rocher des Palissades perdent ici leur caractère et le fleuve s'élargissant forme un bassin pareil à un lac, le **Tappan Zee**, long de 5 à 6 kil. 1/2 et large de 16 kil.

25 M. (à dr.) *Lyndehurst*, séjour de Jay Gould (1836-1892), le fameux «roi des chemins de fer»; il y a une belle tour.

27 M. (à dr.) *Tarrytown* (p. 177). Un bateau-bac traverse le

Tappan Zee et marche sur (2 kil.) **Nyack** (hôt.: *Tappan Zee Ho.*, $ 3 à 5; **St. George Hotel*, av. restaur. près du débarcadère, $ 2 à 3), village florissant, station terminus du Northern New Jersey Railroad.

30 à 32 M. (à g.) *South Hook Mt.* (222 m.) et *North Hook Mt.* (186 m.). *Rockland* se trouve immédiatement au delà de ce dernier.

32 M. (à dr.) *Ossining* (p. 177), avec les bâtiments peu élevés des prisons, au bord du fleuve.

33 M. (à dr.) L'estuaire du *Croton River* et *Croton Point* (p. 177). C'est à l'extrémité de la presqu'île formant ici saillie, à *Teller's Point*, que le «Vulture» (Vautour) jeta l'ancre, ayant à bord le major André qui venait rendre visite à Arnold (v. p. 173).

Le bateau entre ensuite dans la **Haverstraw Bay**, large de 6 kil. $^{1}/_{2}$.

37 M. (à g.) **Haverstraw** (pron. hev'r-; *Rockland Ho.*, $ 2), au pied N. du *High Tor* (250 m.), avec de grandes tuileries. Les *Highlands* (Hautes-Terres; v. ci-dessous) sont en vue au loin.

40 M. (à g.) *Stony Point*, avec un phare, à l'extrémité N. de la Haverstraw Bay, désigne l'emplacement d'un fort, qui fut enlevé par les Anglais, le 1er juin 1779, et repris 6 semaines après par le général Wayne (Mad Anthony, p. 268). Le fleuve n'a ici que 800 m. de largeur; sur la rive E., *Verplanck's Point,* sur l'emplacement de l'anc. *Fort Lafayette.* — 41 M. (à g.) *Tompkin's Cove,* avec des carrières de pierre calcaire. — 43 M. (à g.) *Kidd's Point* ou *Caldwell's Landing;* à dr., *Peekskill* (p. 178).

Le fleuve décrit un violent coude à g., et le navigateur hollandais Jean Peek remonta, dit-on, le *Peek's Kill* (à dr.) qu'il prenait pour l'Hudson, jusqu'à ce que son navire toucha le fond. En amont de Caldwell's Landing, le *Dunderberg* (p. 179), et au N. de Peekskill, le *Manito Mt.,* avec le camp de la *New York State National Guard* (garde nationale). — Le bateau passe ici par la porte S. des ***Highlands** *(Hautes-Terres),* belle partie du fleuve entourée de montagnes, qui s'étend jusqu'aux environs de Newburgh (p. 175).

46 M. (à dr.) **Anthony's Nose** (405 m.) qui, d'après le récit plein d'humour de Diedrich Knickerbocker, doit son nom au nez reluisant du trompette Anthony van Corlear (v. p. 173). A peu près en face se trouvent *Iona Island* (avec une poudrière de la marine), *Bear Hill* (440 m.) et les anciens emplacements du *Fort Clinton* et du *Fort Montgomery.*

50 M. (à dr.) *Sugar Loaf Mt.* (233 m.); au pied S., *Beverly Robinson House,* le quartier général d'Arnold, d'où il s'échappa sur le «Vulture» et passa aux Anglais, après l'arrestation d'André (v. ci-dessus). En face, les *Buttermilk Falls,* chutes hautes de 30 m. (généralement insignifiantes); sur la hauteur, au-dessus des chutes, une grande école de jeunes filles dite *Lady Cliff,* dans un beau site.

52 M. (à g.) **West Point** (p. 179), avec l'académie militaire, dont les édifices sont en partie visibles. Au N., le *West Point Hotel*

(p. 179), et au-dessus de l'académie militaire, le *Fort Putnam* (p. 180). Bateau-bac pour *Garrison's* (p. 178).

Le bateau tourne brusquement à g.; on aperçoit le Battle Monument (p. 180). *Miss Susan Warner* (Elisabeth Wetherell; 1819-1885), l'auteur du roman «The Wide, Wide World» (1851), a longtemps demeuré dans le *Constitution Island,* une presqu'île qui s'avance à dr.

54 M. 1/2 (à g.) *Crow Nest* (428 m.; p. 180). — A dr., *Cold Spring* (p. 178), au pied du *Mt. Taurus* ou *Bull Hill* (434 m.).

56 M. (à g.) ***Storm King** ou *Butter Mt.* (466 m.), avec *Cornwall* (p. 180) à son pied N.; à dr., *Breakneck Mt.* (498 m.). Ces montagnes forment la porte N. des Highlands, qui s'étendent ensuite au N.-E. A dr., le petit *Polopel's Island.*

59 M. (à g.) *New Windsor.* — A dr., *Dutchess Junction* (p. 178).

61 M. (à g.) **Newburgh** (p. 180). Immédiatement au-dessous de la ville, le *quartier central de Washington* (p. 180), édifice en pierre à un étage avec une toiture en bois, entouré d'arbres et reconnaissable à un mât de pavillon. En face, *Fishkill* (p. 178), sur la rive g.

67 M. (à g.) *Duyvils Dans Kamer,* rocher bas et plat sur un promontoire.

70 M. (à g.) *Marlborough,* avec de beaux thuyas.

75 M. (à dr.) **Poughkeepsie** (p. 178) où l'on trouve les bateaux de la Day Line (v. p. 171) pour retourner à New York. Le Vassar College (p. 178) n'est pas visible. — A g., *New Paltz Landing* (p. 181).

Le ***pont du chemin de fer,** qui franchit ici l'Hudson, a été construit de 1886 à 1889 d'après le système dit «cantilever» (à consoles); il est long de 2066 m. (1 M. 1/4) et haut de 60 m. au-dessus du fleuve. Il relie directement la Nouvelle-Angleterre avec les terrains houillers de la Pennsylvanie.

77 M. (à dr.) L'asile d'Aliénés dit *Hudson River State Hospital.* A dr., un grand nombre de belles campagnes; à g., de grandes glacières. L'exploitation de la glace de l'Hudson occupe en hiver 15000 ouvriers et sa valeur est estimée à 5 millions de doll. Beaucoup de propriétés des deux rives appartiennent encore aux vieilles familles hollandaises («Knickerbockers»; v. p. 173), auxquelles elles échurent primitivement.

82 M. (à dr.) *Hyde Park* (p. 178). En amont, la maison de campagné de *F. W. Vanderbilt.*

87 M. (à dr.) *Dinsmore Point,* avec la maison de *Wm. B. Dinsmore,* qui fut longtemps président de la Cie. dite *Adams Express Co.* (p. 17); cette maison, qui commença ses affaires en 1840, avec deux hommes, un garçon (boy) et une brouette, occupe aujourd'hui 14000 employés et travaille avec 3200 wagons.

91 M. (à g.) **Kingston** et **Rondout** (p. 180; v. la *carte*, p. 188/189), à l'embouchure du *Delaware & Hudson Canal* (p. 181). En face, *Rhinecliff Landing* (p. 178; bateau-bac, 13 c.). Ensuite, à g., *Kingston Point* (p. 191).

99 M. (à dr.) ***North Bay*** (en amont du ***Cruger's Island***), où Fulton construisit le «Clermont» (p. 172), avec l'aide du chancelier Livingston de New York. Sur une hauteur à dr., un vieux château. dans le style colonial, berceau de la famille *Livingston* (p. 30).

100 M. (à dr.) ***Tivoli;*** bateau-bac pour

102 M. (à g.) ***Saugerties,*** avec un phare.

Les **Catskill Mts.** (R. 23) masquent la vue à g. L'*Overlook Mt.* (960 m.; p. 191), avec son hôtel, s'élève presque en face de Tivoli; plus loin, *Plattekill* (956 m.), au-dessus de Saugerties.

103 M. (à dr.) *Clermont.* A peu près en face, ***Malden,*** que domine le *Kaaterskill Mt.*, avec le Kaaterskill Hotel et le Catskill Mt. House (p. 189).

108 M. (à dr.) *Germantown Station.* Immédiatement au-dessus, on a la meilleure vue (à g.) sur le «***Man in the Mountain***» (l'Homme dans la Montagne), figure couchée, dont les genoux, la poitrine et le visage (du S. au N.) sont formés par différentes cimes des Catskills. Le ***Round Top*** (1058 m.), un des sommets les plus élevés des Catskills, s'élève au N. de cette figure.

115 M. (à g.) *Catskill* (p. 187), à l'embouchure du ***Kaaterskill Creek.*** Ce fut là le point extrême qu'atteignit le «Halfmoon» (p. 172), mais Hudson envoya des canots qui remontèrent le fleuve jusqu'à *Waterford* (p. 169), à 6 kil. 1/2 en amont de Troy. A g., beaucoup de grandes glacières.

120 M. (à dr.) **Hudson** (p. 178). Bateau-bac pour *Athens* (à g.). Le paysage devient plus uniforme. — 127 M. (à g.) *Coxsackie* (bateau-bac). — 125 M. (à dr.) *Stuyvesant.* Plus loin, le bateau passe à un grand nombre d'îles plates.

136 M. (à dr.) *Schodack.* — A g., *Coeyman's* (pron. kouimæns); derrière, les *Helderberg Mts.* (p. 185).

141 M. (à dr.) *Castleton.* De grandes digues régularisent le niveau du chenal navigable. — 148 M. (à dr.) *Van Rensselaer Place* ou *Fort Cralo,* maison en briques de 1642 reconnaissable à son mât de pavillon, avec un toit moderne à comble brisé, et où Richard Schuckburg médecin d'un régiment anglais, composa en 1757 le «Yankee Doodle», le plus ancien chant national américain.

150 M. (à g.) **Albany** (p. 181), avec le *Capitole* (p. 183) qui domine la ville, se rattache à *Rensselaer* par trois ponts (p. 178).

156 M. (à dr.) **Troy,** v. p. 170.

B. Par le chemin de fer de la rive E.

143 M. New York Central & Hudson River Railroad, en 2 h. 3/4 à 4 h. (prix du trajet, $3,10; wagon-salon, $1). La ligne offre de belles échappées sur la rive O. de l'Hudson (se placer à g.).

New York, v. p. 5; départ de la gare dite Grand Central Station (p. 42). La ligne traverse le tunnel de Park Avenue (p. 43), passe à la ***125th Street Station*** (Harlem Sta., pl. O 4), franchit le ***Harlem River*** sur un immense pont tournant (swing-bridge) à quatre rails

et achevé en 1896. A g., le tombeau du général Grant (p. 57), l'hôpital St-Luc (p. 55) et le Columbia College (p. 55). 5 M. *138th Street Station* (Mott Haven Sta., pl. P 4); la ligne tourne ensuite à g. (O.) et suit le cours du Harlem jusqu'au *High Bridge* et à (10 M.) *Spuyten Duyvil* ou *Spuyten Duyvil Creek* (p. 173). — Spuyten Duyvil se trouve sur la rive E. de l'Hudson, que la ligne côtoie de très près, en offrant d'excellentes échappées sur les Palissades qui se dressent en face (p. 173). — 14 M. *Mt. St. Vincent* (p. 173). — 15 M. **Yonkers** (hôt.: *Arlington, Bardin's, Getty Ho., Wynnstay,* \$ $2^1/_2$), ville florissante de 47 931 hab., où il y a des fabriques en grand nombre et une jolie colonie de villas de New-Yorkais. Le nom dérive d'un terme hollandais: de jonkheers landt (pays des gentilshommes). L'anc. château de la famille Phillipse, construit en 1682, a été transformé en hôtel de ville. Sur le devant, un monument des Guerriers. — 19 M. $^1/_2$ *Hastings-on-Hudson* (International). — 21 M. *Dobbs Ferry* (Bellevue), village proprret, d'où l'on a un beau coup d'œil sur l'extrémité N. des Palissades. C'est dans le vieux château de la famille Livingston (p. 176), que Washington, Carleton et Clinton débattirent en 1783 les conditions auxquelles l'Angleterre reconnut l'indépendance des Etats-Unis. — 22 M. *Ardsley-on-Hudson.* — 23 M. *Irvington,* sur le *Tappan Zee* (p. 173), avec *Sunnyside,* la villa où vivait Wash. Irving (v. ci-dessous). Près de la gare, les bâtiments de la Cosmopolitan Printing & Publishing Co. — 25 M. **Tarrytown** (hôt.: *Florence,* \$ 2 à 3), dans un beau site, sur une colline au bord du fleuve. Cette ville a été le théâtre de l'arrestation du major André en 1780 (v. p. 173, 174; monument) et ses environs sont riches en souvenirs de la guerre d'Indépendance. *Washington Irving* (1783-1859) y a été marguillier de l'église dite *Christchurch* et son corps repose dans le cimetière de l'anc. *église hollandaise* (construite en 1693 avec des briques apportées de Hollande) à $^1/_4$ d'h. au N. Cette église se trouve dans le «*Sleepy Hollow*» (v. le récit du même nom d'Irving) que traverse le ruisseau dit *Pocantico* ou *Mill Brook.* Dans le voisinage de la ville est le *Rockwood Hall,* superbe propriété à Mr. Wm. Rockefeller. *Nyack* (p. 174) est en face de Tarrytown.

31 M. **Ossining** (hôt.: *American Ho.,* \$ $2^1/_2$; *Crosier Hotel,* \$ 2), d'abord *Sing Sing,* ville de 7839 hab., dans un joli site, avec la *prison d'Etat* de New York, dont on aperçoit à g. le vaste édifice. L'*aqueduc de Croton* (p. 58) traverse une ravine avec son arche de pierre haute de 21 m. sur 27 m. d'ouverture. — La ligne franchit l'embouchure du *Croton River* (à 10 kil. en amont, le *Croton Reservoir,* p. 58, dont les eaux sont refoulées près de *Quaker Bridge* par une jetée longue de 411 m. et haute de 84 m. sur 65 m. de large à la base) et coupe à travers *Croton Point.* Au delà de l'Hudson, qui atteint ici sa plus grande largeur (*Haverstraw Bay,* p. 174), le village de *Haverstraw* (p. 174). Plus loin la ligne traverse différents ruisseaux et de petites baies, sur des ponts de charpent

(trestle) peu élevés. — 41 M. **Peekskill** (hôt.: *Raleigh, Eagle,* $2 à 3), riante petite ville de 10360 hab., sur le *Peek's Kill* (p. 174), en face du *Dunderberg* (p. 179: bateau-bac pour *Caldwell's Landing,* p. 174). Excursion aux lacs *Mohegan* (à l'E.; hôtels d'été; tramway électr.), *Oseola* et *Oscawana* (au N.-E.). La ligne traverse l'*Anthony's Nose* (p. 174) dans un tunnel long de 64 m., passe à la (46 M.) *Highlands Station* (vue sur les montagnes au delà de l'Hudson) et atteint (50 M.) *Garrison's* (Highland Ho., dans un site élevé, $2½ à 3), en face de *West Point* (p. 179; bateau-bac, 15 c.). — 53 M. *Cold Spring* (bateau-bac pour *Cornwall,* sur l'Hudson, p. 180); 55 M. *Storm King,* en face de la montagne du même nom; 57 M. *Dutchess Junction.*

59 M. *Fishkill Landing* se trouve à l'embouchure du *Matteawan Creek,* en face de *Newburgh* (p. 180; bateau-bac, 9 c.).

De Fischkill Landing à Millerton: 58 M., *Newburgh, Dutchess & Connecticut R. R.* — 29 M. *Millbrook* (274 m.; hôt.: Halcyon, dep. $3; Millbrook Inn, $3), séjour d'été très fréquenté. — 58 M. *Millerton* (p. 62).

73 M. **Poughkeepsie** (pron. pokíppsi; à 60 m. au-dessus du fleuve; *buffet;* hôt.: *Nelson Ho.,* $3 à 3½; *Morgan Ho.,* $2 à 3), ville de 24029 hab., fondée en 1698 par les Hollandais, renferme un grand *asile d'Aliénés* de l'Etat et le joli *Eastman Park.* Pour le pont du chemin de fer, v. p. 175. La ville doit son nom à une corruption du mot indien «*Apo-keep-sinck*» (port sûr).

A 2 kil. ½ au S.-E., le **Vassar College,** une des écoles supérieures américaines les plus renommées (pour femmes; 80 professeurs et 864 étudiantes), fondée en 1861 par Matthew Vassar, un Anglais; les frais se sont élevés à 1 million de doll. Le *principal édifice,* long de 150 m., ressemble aux anciennes Tuileries de Paris. La *bibliothèque* (1903), qui compte 100000 vol. et la nouvelle *chapelle,* méritent une visite.

79 M. *Hyde Park* (p. 175); 84 M. *Staatsburgh.* Les rives du fleuve sont beaucoup moins escarpées. — 89 M. *Rhinecliff* (v. la *carte,* p. 188/189), station terminus du Central New England R. R. (bateau-bac pour *Kingston,* p. 180). A 3 kil. à l'E., *Rhinebeck* (Rhinecliff Ho., $2), au centre de grandes plantations de violettes. Dans le voisinage, le *Beekman House,* vieille maison hollandaise intéressante du XVIIe s. — 99 M. *Tivoli;* bateau-bac pour *Saugerties* (p. 176). Ensuite, les Catskills (p. 187) se montrent sur l'autre rive de l'Hudson. — 110 M. *Greendale* ou *Catskill Station;* bateau-bac pour le village de *Catskill* (p. 187), la principale porte d'entrée des *Catskill Mts.* (R. 23).

115 M. **Hudson** (hôt.: *Worth Ho.,* $2½; *Central, St. Charles, Lincoln,* $2), petite ville de 9530 hab., au pied du *Prospect Hill* (60 m.), et où la navigation fluviale est active. Bateau-bac pour *Athens,* p. 176. Embranch. (Albany & Hudson Railway) sur (18 M.) *Niverville* (p. 159) à travers une jolie contrée. — 142 M. *Rensselaer* (v. p. 159). La ligne pour Albany franchit l'Hudson, tandis que les trains pour Troy et d'autres points au N. (v. R. 19 *C*) restent sur la rive g.

142 M. *Albany* (buffet), v. p. 181.

C. Par le chemin de fer de la rive O.

142 M. West Shore Railroad, en 4 h. 1/2 à 5 h. 1/2 (prix, $3.10; wagon-lit, $1.50; wagon-salon, $1). Cette ligne offre de plus belles vues que celles du chemin de fer de la rive E., mais elle part de *Weehawken* (p. 61); bateaux-bacs, v. p. 6.

La ligne part de *Weehawken* (p. 61; buffet), passe dans un long tunnel, débouche dans la vallée marécageuse du *Hackensack* et tournant à dr. court parallèlement au *Northern New Jersey Railroad* au N. La vue de l'Hudson est d'abord masquée par les Palissades (p. 173).

11 M. *West Englewood;* 20 M. *Tappan* (p. 173); 25 M. *West Nyack,* à 2 kil. 1/2 à l'O. de *Nyack* (p. 174). — 27 M. *Valley Cottage;* à dr., le *South Hook Mt.* (p. 174). — 29 M. 1/2 *Conger's,* station pour le *Rockland Lake* (45 m.), à 1 kil. 1/2 au S.-E., d'où New York tire une grande partie de la glace dont elle a besoin. La ligne passe dans un tunnel et s'approche de la *Haverstraw Bay* (p. 174), avec une belle *vue sur le Hudson. A g. s'élève le *High Tor* (p. 174). — 33 M. *Haverstraw*, v. p. 174. Puis la ligne côtoie le fleuve. 40 M. *Jones Point,* d'où un chemin de fer de montagne (vues) gravit le *Dunderberg* (264 m.; Mont du Tonnerre). — 42 M. *Iona Island* (p. 174). — 44 M. *Fort Montgomery* (p. 174).

48 M. 1/2 **West Point** (hôt.: *West Point Hotel,* près de la place de la Parade, $3 à 3 1/2) dans un beau site, sur la rive O. de l'Hudson, avec vue sur les Highlands (p. 174), possède la seule *Académie militaire* (Military Academy) des Etats-Unis, et d'où sortent tous les officiers de l'armée régulière. Ce n'est pas seulement une école militaire, mais encore elle forme des ingénieurs, des topographes, des naturalistes, etc. La ligne court au même niveau que le fleuve, mais la place de la Parade (Parade Ground) et les édifices de l'Académie occupent un plateau à 55 m. au-dessus de l'Hudson.

West Point, le «Gibraltar de l'Hudson», fortifié d'abord en 1778, a été pendant la guerre d'Indépendance une place stratégique importante, bien qu'en réalité aucun combat n'y ait eu lieu. Arnold commandait ce poste au moment de sa trahison (p. 174). Washington recommanda d'élever sur cet emplacement une académie militaire, qui toutefois ne fut fondée qu'en 1802.

L'***Académie militaire** compte en moyenne env. 300 cadets, de 17 à 22 ans. Chaque membre du Congrès dispose d'une place de cadet et le président des Etats-Unis en nomme dix tous les quatre ans. Le cours d'instruction dure quatre ans. Les instructeurs sont des officiers de l'armée. Les cadets campent en juillet et en août. — Pour visiter l'Académie, une lettre de recommandation est utile, mais on n'en a pas besoin pour voir la plupart des choses intéressantes.

Du débarcadère, on monte par une bonne route établie dans le roc à coups de mine, et l'on passe au *manège* (Riding School; à dr.; on peut visiter les galeries). Sur le plateau (immédiatement à l'O. du manège), l'édifice de l'anc. *quartier général;* plus loin, la *bibliothèque* surmontée par une coupole, la vieille *chapelle* qui doit être remplacée par le nouveau bâtiment académique, l'anc. *bâtiment académique*, les *baraques des cadets* et le *bâtiment de gymnastique*. Au S. de l'édifice académique, le *réfectoire* (Cadets' Mess Hall), avec des portraits de Grant, de Sherman, de Sheridan et autres officiers. A l'E. de là, on construit un nouveau *quartier général*. Tous les exercices militaires ont lieu sur la belle *place de la Parade*

(Parade Ground; 16 hect.), sur laquelle s'élève dep. 1894 une *colonne triomphale* (Battle Monument), haute de 24 m. et couronnée d'une Victoire de Macmonnies. Dans les angles N.-O. et S.-E. se voient les statues du général *Sedgwick* et du colonel *Thayer*. Au N.-E., près du *Fort Clinton*, un monument de *Cosciousszko* (v. ci-dessous). Du côté E., la *salle des Gloires* (Memorial Hall), fondée par le général Cullum, et au S. de là, le *casino des Officiers* (Officers' Mess); devant, un monument en l'honneur du major *Dade* et de ceux qui succombèrent avec lui (v. p. 432). Du côté N., les *demeures des officiers* (Officers' Quarters) et sur la colline, derrière, un *hôtel* nouveau. Au N. de ce dernier, la *nouvelle chapelle*, en construction. Les casernes des soldats se trouvent plus bas, au-dessous et à l'O. du West Point Hotel.

La promenade dite «Flirtation Walk», au pied de la colline, conduit au *jardin de Cosciousszko*, qui fut la retraite favorite du héros polonais.

On ne manquera pas, si l'on a le temps, de monter à l'**Old Fort Putnam** (182 m). Suivre la route qui gravit la colline derrière le bâtiment de gymnastique et prendre, au (3 min.) carrefour, le troisième chemin à g., qui conduit en 10 ou 15 min. aux ruines de l'ancien fort. Les remparts, dont on peut faire le tour, offrent dans toutes les directions des *vues splendides, embrassant l'Hudson en amont et en aval, presque tout l'ensemble des Highlands, Newburgh, les édifices de l'Académie militaire (au pied de la colline), l'observatoire avec son dôme rouge, sur une colline basse au S., etc. — Une route riche en points de vue conduit de West Point à (13 kil.) *Cornwall* (v. ci-dessous) par les versants du *Crow Nest* (p. 175) et du *Storm King* (p. 175).

La ligne passe dans un tunnel sous la place de la Parade et longe ensuite le pied du Crow Nest (p. 175) et du Storm King (p. 175), avec de belles échappées sur les montagnes au delà de l'Hudson. — 53 M. *Cornwall* (hôt.: Elmer H., $ $2^1/_2$ à 3), très fréquenté en été.

58 M. **Newburgh** (hôt.: **Palatine*, $ 3 à 4; *United States Ho.*, $ 2), ville florissante de 24 943 hab., avec un important port de houille, dans un beau site, sur la rive O. de l'Hudson, à 40 ou 90 m. au-dessus du fleuve. Du côté S. de la ville, la vieille maison dite *Hasbrouck Mansion,* dont une partie date encore de 1750 et qui a été de 1782 à 1783 le quartier général de Washington, auquel ses officiers offrirent ici le titre de roi (entrée gratuite; catalogue des souvenirs historiques, 25 c.). Dans le coin N.-E. du jardin, la tour dite *Tower of Victory,* avec une statue de Washington (vue).

Newburgh est le point de jonction d'un embranchement de l'*Erie Railway* (p. 228). — Pour la ligne de Hartford, v. p. 73.

La ligne continue en côtoyant toujours de très près l'Hudson. — 73 M. *Highland* (pont de chemin de fer et bateau-bac pour *Poughkeepsie,* p. 178).

89 M. **Kingston** *(buffet)* et **Rondout** (originairement ronduit, c.-à-d. redoute; hôt.: *Mansion Ho.*, $ 2 à $2^1/_2$), la première sur les hauteurs à quelque distance du fleuve, la seconde à l'embouchure du *Rondout Creek,* ne font plus actuellement qu'une seule agglomération urbaine de 24 535 hab., avec des fabriques de ciment et un commerce de houille. Kingston a été incendiée en 1777 par les Anglais. Le *palais du Sénat* (Senate House), construit en 1676 et où siégea la première assemblée législative de l'Etat de New York, contient entre autres une collection de souvenirs de l'époque hollandaise.

Kingston, point de jonction de l'*Ulster & Delaware Railroad* (pour les Catskill Mts., v. R. 23 *B*), est relié à *Rhinecliff* (p. 178) par un bateau-bac. — C'est à Rondout qu'aboutit le **Delaware & Hudson Canal**, construit de 1825 à 1828, en vue de l'exploitation des terrains houillers de la Pennsylvanie; il conduit jusqu'à (108 M.) *Honesdale* et sert au transport de près de 2 millions 1/2 de tonnes de houille par année.

De Kingston à Campbell Hall, 38 M., *Wallkill Valley R. R.* en 1 h. 1/2 à 2 h. Cette ligne conduit aux lacs de *Mohonk* et de *Minnewaska* (v. ci-dessous). — 15 M. *New Paltz* (Tamney Ho., $2), qu'on peut atteindre aussi de New York par le N. Y., Ontario et Western R. R. et par l'Erie R. R. (billet direct pour le lac Mohonk, env. $3 1/2; pour Minnewaska, env. $4 1/2), et de Highland, en face du Poughkeepsie (p. 178), par le tramway électr. Omnibus, correspondant avec les trains, pour le (6 M.) *Lake Mohonk* (prix $1.25, s'il n'est compris dans le billet de chemin de fer; malle, 50 c.) et pour (10 M.) *Minnewaska* (prix $1.50). La station de *Kerhonkson*, sur la ligne du N. Y., Ontario et Western R. R. n'est qu'à 6 min. au N.-O. de Minnewaska. — Le ***Lake Mohonk** (379 m.) est dans un site charmant non loin du sommet du *Sky Top* (472 m.), un des *Shawangunk Mts.* (au N.), à 10 kil. à l'O. de New Paltz. Sur la rive N.-O. du lac, le **Mohonk House*, grand hôtel d'abstinents av. 450 lits (dep. $3 par jour, $18 à 42 par sem.; saison de juin à la mi-oct.). Beaux chemins de voit. et de piétons. — A env. 10 kil. au S. du lac Mohonk et à 16 kil. au S.-O. de New Paltz, le ***Lake Minnewaska** (549 m.), sur les rives duquel sont deux hôtels d'abstinents, le *Wildmere Ho.* et le *Cliff Ho.* ($2 1/2 à 4 par jour, $12 à 20 par sem.; saison de la mi-juin à la fin de sept.). Les voyageurs sont priés de ne pas arriver ni partir le dimanche. Ces maisons sont plus tranquilles que la plupart des grands hôtels d'été américains. Sur la crête de la montagne, au-dessus du lac Mohonk, d'où le regard plonge dans les vallées de Rondout et de Wallkill, est le *Mountain Rest*, pension av. 80 lits ($2 1/2 à 3 par jour, $12 à 20 par sem.). — Dans les conférences, qui ont lieu en mai et en oct. au bord du lac Mohonk (Mohonk conférences), on traite de questions de droit international et de l'amélioration du sort des Indiens.

Une charmante excursion en voiture, à bicyclette ou en automobile est celle de Kingston au lac Mohonk, de là à *Port Jervis* (p. 229); puis on descend la vallée du Delaware jusqu'au *Delaware Water Gap* (p. 227) par l'ancienne route des diligences.

Le train court ensuite à quelque distance du fleuve. — 100 M. *Saugerties*, à l'embouchure de l'*Esopus Creek* (stat. du chemin de fer, à 1 kil. 1/2 de l'Hudson), près du *Plattekill Clove* (p. 192).

111 M. *Catskill*, point de jonction du *Catskill Mt. Railway*, v. p. 188. — 115 M. 1/2 *West Athens*; 121 M. *Coxsackie*. — 129 M. *Ravena*, où la ligne pour Buffalo et l'Ouest se détache à g. (R. 27*B*).

142 M. *Albany* (buffet), v. ci-dessous.

21. Albany.

Hôtels: **Ten Eyck* (pl. b, D4-5), au coin N.-E. des State et Chapel Strs., ch. dep. $2; *New Kenmore* (pl. a, D4), North Pearl Str., ch. dep. $2; *Stanwix Hall* (pl. c, D5), Broadway, près de la gare, dep. $2 1/2, ch. dep. $1; *Globe* (pl. e, D5), State Str., $2 1/2 à 3, recomm.; *Keeler's*, Broadway, ch. dep. 75 c. (pour hommes); *Mansion Ho.*, même rue, 387, $2.

Restaurants: aux hôtels **Ten Eyck*, **New Kenmore*, v. ci-dessus; *Keeler's*, State Str.; à la *gare*, $2 1/2 à 3 1/2; *American*, *Globe*, State Str., $2.

Tramways (la plupart électriques; prix, 5 c.), dans les principales rues et pour *Watervliet* (p. 185), *Cohoes* (p. 169), *Troy* (p. 170), *West Albany* et *Rensselaer* (p. 178). — **Chemins de fer électr.:** d'Albany au *lac George* (p. 211) à *Hudson* (35 M.; p. 178), à *Schenectady* (p. 215), à *Saratoga* (p. 208), etc.

Bateaux à vapeur: pour *New York* (R. 20 *A*), *Newburgh* (p. 180), *New Baltimore*, *Troy* (p. 170). — **Bateaux-bacs à vapeur** pour *Rensselaer* (p. 178) et *Bath*.

Fiacres: 1 pers. pour 1 M., 50 c.; 2 M., 75 c.; 3 M., $1.

Théâtres: *Empire* (pl. C D 5), State Str.; *Proctor's Th.* (pl. C D 5), South Pearl Str.; *Harmanus Bleecker Hall* (v. p. 185).

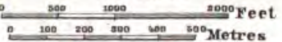
Poste (pl. D 5), Broadway, au coin de State Str.

Albany (pron. ôhlbeni, avec l'o ouvert), capitale de l'Etat de New York, est une place de commerce florissante (94 150 hab.), dans un beau site, sur des collines qui s'étagent en terrasses sur la rive O. de l'*Hudson*, à l'embouchure des canaux d'Erie et de Champlain. Les vieux quartiers ont des rues étroites et rappelent fréquemment l'origine hollandaise de la ville. Le brassage de la bière et la fabrication des machines sont ses principales branches d'industrie, mais elle fait aussi un important commerce de bois. Un pont servant de chaussée et deux ponts de chemin de fer rattachent Albany à Rensselaer (p. 176) de l'autre côté de l'Hudson.

Albany, fondée en 1609 par les Hollandais, a été, avec Jamestown en Virginie (p. 390), la plus ancienne colonie européenne des treize Etats primitifs. En 1624, on y construisit une redoute appelée *Fort Orange*, mais en 1664 elle tomba au pouvoir des Anglais, qui lui donnèrent le nom d'*Albany*. La petite ville se livra longtemps à un commerce lucratif de pelleterie avec les Indiens, mais au commencement du XIXe s. elle ne comptait pas encore plus de 5000 hab. Depuis 1798, Albany est la capitale de l'Etat.

Dès 1629, on introduisit sur les bords de l'Hudson le système dit du «patroon», dû aux Hollandais. Le premier patroon (patron) fut *Killian van Rensselaer* d'Amsterdam, directeur de la Cie. des Indes Occidentales, qui, avec d'autres, reçut des Etats Généraux un lot de terrain, qui s'étendait sur une longueur de 38 kil. au bord de l'Hudson, du Mohawk River jusqu'à Beeren Island en aval d'Albany, et qui pénétrait des deux côtés à une distance de 38 kil. à l'intérieur des terres. Le patroon était un véritable seigneur féodal, jouissant des droits les plus absolus sur le sol, et dont les fermiers n'étaient guère que des serfs. La propriété fut transformée en 1685 en un fidéicommis, et bientôt après les héritiers Van Rensselaer désintéressèrent les autres copropriétaires. Dans la suite, la propriété resta indivise et transmissible aux héritiers selon le droit d'aînesse. L'institution du «patroon» se maintint pendant cinq générations, mais elle tomba en désuétude après la déclaration d'Indépendance. Le dernier patroon, le *général Stephen van Rensselaer*, mourut en 1839. Après la guerre d'Indépendance, l'obligation de payer le tribut au patroon causa la guerre dite «Anti-Rent War», qui occasionna de graves désordres dans l'Etat de New York et nécessita à plusieurs reprises l'intervention des troupes. Le droit de propriété des Van Rensselaer fut confirmé par tous les tribunaux de l'Etat. Le colonel Church acheta en 1853 les droits des Van Rensselaers et la plupart des fermiers sont actuellement propriétaires des terrains qu'ils cultivent.

L'**Erie Canal**, qui relie le Lake Erie (près de Buffalo) avec l'Hudson (près d'Albany), a été construit de 1817 à 1825; les frais de construction, qui étaient primitivement de $7500000, se sont élevés depuis à env. 100 millions de doll., y compris l'élargissement, les rigoles d'alimentation et les ramifications (Canal Champlain, etc.). C'est un monument de la clairvoyance du gouverneur *De Witt Clinton*, qui, malgré l'opposition, mena l'œuvre à bonne fin et contribua de la sorte largement à la transformation qui fit de New York la métropole du commerce des Etats-Unis. Le canal est long de 85 kil., profond de 2 m. 16 et large de 16 m. au plafond et de 21 m. à la ligne de flottaison; la différence de niveau est de 174 m., obtenue au moyen de 72 écluses. Ce canal sert surtout au transport des céréales, du sel et du bois (mouvement annuel, 3 millions de



ALBANY
1 : 20.300
0 500 1000 2000 Feet
0 100 200 300 400 500 Metres
NORTH ALBANY
Albany St.
Loudonville Plankroad
N. Pearl
Broadway
Bridge St.
Mill St.
Troy
Tivoli Lakes
Tivoli Reservoir
Northern Boulevard
Dudley Park
Patroon Creek
Tivoli St.
Buffalo
Lumber District
St. Peter's Hospital
Lawrence
Colonie St.
Bath Ferry
BATH
Freight Trains
Ontario St.
Livingston Av.
Third St.
Second St.
First St.
Judson St.
Van Woert St.
Colonie St.
Livingston St.
Clinton Avenue
Orange St.
Spencer St.
Pearl St.
Ten Broeck St.
Ten Broeck Pl.
St. Joseph's Church
State Armory
Harmanus Bleecker Hall
Hist. & Art Soc.
All Saints Cathedral
Child's Hosp.
S. Normal Coll.
Western Av.
Speedway
Washington Park
Park Lake
Central Avenue
1
2
3

Beaver Park

Hudson River

Rensselaer

Engine House

Machine Shop

Freight

Depot

Passenger Trains

Pier

Ferry

Troy Boats

Day Boat Landing

Steamboat Landing

Green Bush Br.

Union Sta.

City Hall

Y.M.C. Assoc. Build.

Mas. T.

St. Peter's Episc. Ch.

County Bldg.

Capitol

Empire Th.

Gov. Build. & Post Office

Proctor's Th.

Alb. Medical College

Cath. of Immac. Conc.

Governor's Mansion

Schuyler House

Pub. Bath

Jail

Leonard Place

Ashgrove Place

Sacred Heart Convent

Van Rensselaer Id.

Island Creek

Broadway

State St.

Beaver St.

Howard St.

Hudson Av.

Hamilton St.

Madison Av.

Herkimer St.

Westerlo St.

Ferry St.

Rensselaer St.

Schuyler St.

Bassett St.

Gansevoort St.

Green St.

Church St.

Pearl St.

Grand St.

Philip St.

Eagle St.

Hawk St.

Swan St.

Lark St.

Elm St.

Myrtle Av.

Jefferson St.

Dove St.

Hamilton St.

Hudson St.

Morton Street

Catharine St.

Delaware St.

Alexander St.

Third Avenue

Second Avenue

First Avenue

Delaware Av.

Clare St.

Sand St.

Leonard St.

Seymour St.

Benjamin Teunis St.

S. Pearl St.

Trinity Place

Knox St.

Myrtle Av.

New Scotland Av.

Quay

Riverside Avenue

Broadway

Herrick St.

Fourth Av.

Third Av.

Second Av.

First St.

Columbia St.

Washington St.

Aiken Av.

Fifth Av.

East Street

S. First St.

A B C D E

6 7

New York

Boston

tonnes; valeur, 300 millions de doll.). L'importance de ce canal a diminué dep. l'ouverture des chemins de fer. On projette de le transformer pour la navigation de bateaux jaugeant jusqu'à 1000 tonnes.

La grande gare dite *Union Depot* (pl. D 4) se trouve tout près du *Broadway*, la principale artère du commerce de la ville et qui court presque parallèlement à l'Hudson. Non loin au S., au coin de State Str., la *poste* (Post Office; pl. D 5) et l'immeuble de l'*Albany Trust Co.*

*STATE STREET, rue large de 45 m., monte à dr. au (5 min.) Capitole (v. ci-dessous). *Pearl Street*, qui se détache de State Str. dans les deux directions, renferme les plus beaux magasins. A dr., au coin de North Pearl Str., la *banque nationale de l'Etat de New York*, le plus ancien des édifices de ce genre aux Etats-Unis, si l'on en croit l'inscription (affecté à cet usage dès 1803).

Dans *North Pearl Street* (pl. D 4), à g. l'*Albany Savings Bank*, l'*Association chrétienne de Jeunes gens* (p. 36), la *National Commercial Bank*, la *National Savings Bank* et le *Kenmore Hotel* (p. 181).

South PearlStreet aboutit au (3 kil. 1/2) *Norman's Kill*. — De South Pearl Str., Schuyler Str. (à 1 kil. au S. de State Str.) conduit à dr. à la **Schuyler Mansion* (pl. C 6), construite de 1760 à 1761 par le général Philippe Schuyler, et transformée actuellement en orphelinat catholique. En 1780, Alexandre Hamilton (p. 30) y célébra son mariage avec Elisabeth Schuyler, et une brèche dans le vieil escalier est due, dit-on, au tomahawk d'un Indien qui, avec plusieurs des siens, tenta d'enlever le général Schuyler. — Plus loin, au S.-O., le *convent du Sacré-Cœur* (Sacred Heart Convent; immédiatement au delà de pl. B 7).

En remontant State Str., à dr., le *Ten Eyck Hotel* (p. 181), à g. l'*Empire Theatre* (pl. CD 5), l'*Albany City Savings Institution* (à 10 étages) et le *musée d'histoire naturelle* (State Museum of Natural History; pl. C 5 ; ouvert t. l. jours de 9 h. à 6 h.), avec de riches collections de zoologie, de botanique, de minéralogie et d'agriculture. En face, l'église dite *St. Peter's Episcopal Church* (pl. C 4).

Le ***Capitole** (*State Capitol*; pl. C 4), dans un site élevé qui commande State Str., à 46 m. au-dessus de l'Hudson, est un édifice grandiose en granit dans le style de la Renaissance française; il a la forme d'un rectangle large de 90 m. et long de 120 m., avec une tour centrale (qui doit atteindre jusqu'à 90 m. de hauteur) et quatre tours cornières. La cour intérieure est longue de 32 m. sur 28 m. de largeur; au-dessus des fenêtres supérieures, les armoiries des familles Stuyvesant, Schuyler, Livingston, Jay, Clinton et Tompkins. L'édifice couvre une superficie de 1 hect. 20 (v. p. 291). Commencé en 1869 sur des plans considérablement remaniés dans la suite, il il a été terminé en 1898 sauf la tour centrale. Ses architectes furent: *Thomas Fuller, Laver, Eidlitz, H. H. Richardson* et *Perry*. Les frais se sont élevés à 25 millions de doll. au moins.

La principale entrée est du côté E., dans le *Capitol Park*, où il y a un perron de 40 m. (77 marches) et à quatre étages.

Intérieur (on peut se procurer des Guides et des photographies à l'intérieur de l'entrée N.; pour se faire accompagner, s'adresser au bureau de l'intendant).

Le REZ-DE-CHAUSSÉE, qui renferme les bureaux et la salle du comité, est relié aux étages supérieurs par onze ascenseurs et trois beaux escaliers

L'*Assembly Staircase* (escalier N.-E.), un peu sombre, est en pierre de taille. Le **Senate Staircase* (escalier S.-E.), en grès rouge, est somptueusement décoré. Le **Western Staircase* (escalier O.), en grès rouge clair, avec des marches en pierres de taille brun rouge, est le plus splendide. Il est double jusque dans la coupole (haute de 36 m.) et sa décoration est des plus riches.

Le PREMIER ÉTAGE est aussi occupé surtout par des bureaux (offices). A l'angle S.-E., le *Governor's Room* ou l'*Executive Chamber*, avec des boiseries d'acajou et des tapisseries en cuir d'Espagne. La décoration très artistique en marbre de couleur (d'Europe) du *Corridor du Sud* est d'un grand effet. A l'extrémité E. du côté N., l'*Old Court of Appeals* (l'anc. cour d'appel), avec un beau plafond en chêne, et qui est occupée auj. par la section d'agriculture.

DEUXIÈME ÉTAGE. **L'Assembly Chamber** (au milieu du côté N.) est longue de 42 m. et large de 25 m. (y compris les galeries). Les parois N. et S. ont été décorées de fresques par *Hunt*, mais elles sont masquées par un revêtement en bois. Quand il y a séance, on est admis à visiter les galeries. — La *Court of Appeals*, à l'extrémité E. du côté S., est une belle salle longue de 16 m. et large de 11 m., avec une décoration en chêne rouge, en marbre et en onyx du Mexique. La ***Senate Chamber**, qui lui est contiguë, est splendide; exécutée sur les plans de *H. H. Richardson* (p. 95), elle est longue de 30 m., haute de 15 m. et large de 18 m., avec un beau plafond en chêne, des revêtements en onyx du Mexique et en marbre du Tennessee, une frise dorée et des fenêtres décorées de vitraux peints. Les galeries reposent sur des arcs en marbre jaune de Sienne, supportés par des colonnes en granit rouge foncé. — Du vestibule O. de la Senate Chamber, on entre dans le *Lieutenant Governor's Room*. — Toute l'aile O. de l'édifice est occupée par la **bibliothèque de l'Etat*, avec 500000 vol. et une organisation modèle. Elle est complétée par un musée et une école de bibliothécaires.

Le TROISIÈME ÉTAGE OU GALLERY FLOOR (ascenseur et petit escalier) renferme du côté N. des chambres de comités et les entrées des galeries de l'Assembly Room; du côté S., il y a également des chambres de comités, les entrées des galeries du sénat et le *bureau de statistique militaire* (à l'extrémité O.; ouvert de 9 h. à 5 h.) avec une collection de drapeaux datant de la guerre de Sécession, des photographies, des souvenirs de Lincoln, des antiquités américaines, etc. — Cet étage est aussi occupé par la chancellerie de l'«Université de l'Etat de New York», fondée en 1874, qui correspond à peu près à l'Université de France, fondée par Napoléon Ier en 1808, de sorte qu'elle est chargée de la haute direction des établissements scientifiques, des bibliothèques et des musées de l'Etat.

Au N.-E. du Capitol Park, à l'angle d'Eagle Str. et de Maiden Lane, l'***hôtel de ville** (*City Hall;* pl. C 4), avec une belle tour, construit de 1881 à 1883 par *H.-H. Richardson*, et dont l'architecture imite librement le style gothique de la France méridionale. A côté, au N., la *State Hall*, où l'on doit transférer les collections paléontologiques du musée d'histoire naturelle (p. 183). En face, l'*Academy Park* et l'*Albany Academy* (pour jeunes garçons). Plus loin au N., au coin des Ten Broeck et Second Strs., l'*église St-Joseph* (pl. D 3; cathol.).

Dans Eagle Str., plus loin au S., l'*Albany Medical College* (pl. C 5), avec de bonnes collections. Au coin de la Madison Av., la cathédrale catholique dite de l'*Immaculate Conception* (pl. C 5), dans le style gothique, avec des clochers hauts de 64 m., un intérieur richement décoré et de beaux vitraux peints. — Non loin au S.-O., dans Elm Str., la *Governor's Mansion* (pl. B C 5), et plus loin, le **Beaver Park** (pl. A B 5-6).

A l'O. du Capitole, State Str. passe à l'*Albany Law School* (pl. B 4; école de droit), puis au (10 min.) ***Washington Park** (pl.

A B 3-4; superficie, 32 hect.), avec de jolis jardins et des échappées sur les monts Catskills et Helderbergs. Il y a un petit lac, une statue en bronze de *Robert Burns,* le poète écossais et une fontaine avec Moïse faisant jaillir l'eau du rocher. Dans Willett Str., du côté E. du parc, le beau *State Normal College* (pl. A B 4). Dans la Lake Avenue, au S.-O. du parc, le *Bender Laboratory* et le *Dudley Observatory* (au de là de pl. A 4), un observatoire astronomique (s'adresser par écrit au directeur). Derrière, au S.-E., l'*Alms House* (hospice des indigents) et l'*Albany Hospital* (pl. A 4). South Knox Str. renferme le *Penitentiary* (pl. A 5).

La Washington Avenue (pl. B C 3-4), qui s'étend au N.-O. du Capitol Park parallèlement à State Str., renferme le bel *Harmanus Bleecker Hall* (pl. B 3), qui sert auj. de théâtre. A côté, au coin de Lark Str., l'*arsenal* de l'Etat de New York (State Amory; pl. B 3).

Dans South Swan Str., non loin au N. de la Washington Av., et à quelques min. du Capitole, la nouvelle église protestante épiscopale dite ***All Saints' Cathedral** (pl. C 4), dans le style anglo-gothique, commencée en 1884 sur les plans de *R. W. Gibson* et encore inachevée. A côté, un *hôpital de l'enfance* (St. Agnes Child's Hospital; pl. C 4).

De là, on peut continuer en tramway électrique (5 c.) jusqu'au (20 min.) *Rural Cemetery* et à (1/2 h.) *Watervliet* (p. 181). Quand on veut visiter le ***Rural Cemetery**, il faut encore 10 min., après avoir quitté le tramway, pour atteindre (à dr.) la jolie loge à l'entrée du cimetière (en face, à g., l'entrée du *St. Agnes Cemetery*). On y remarque surtout l'*Ange sur la tombe, par *Erastus Dow Palmer* (1817-1904), du côté S. du cimetière (appuyer à g. aussi près que possible de la grille du St. Agnes Cemetery, jusqu'à ce qu'on atteigne la hauteur de la croupe S.; belle vue). Dans le voisinage, la tombe du *général Schuyler* (p. 183), et un peu plus au N., celle du *président Arthur* (1830-1886).

Outre les localités des bords de l'Hudson (p. 176), les autres points qu'on peut visiter d'Albany sont les suivants: *Saratoga* (p. 208), les *Catskills* (p. 187), les *Adirondacks* (p. 194), les *Sharon Springs* (p. 186), *Cooperstown* (v. p. 186) et le *lac George* (p. 211). — *Shakers*, à 10 kil. au N.-O., a été le premier établissement de «Shakers» (Trembleurs ou Secoueurs, nom qui vient des convulsions qu'ils ont dans leurs extases) en Amérique (1774) et le lieu de sépulture de «Mother» Ann Lee (1736-1784), fondatrice de la secte.

22. D'Albany à Binghamton.

143 M. Delaware & Hudson Railroad *(Susquehanna Division)*, en 4 h. 1/4 à 5 h. (prix, $ 4.25; wagon-salon, 75 c.).

La ligne monte à l'O. — 11 M. *Voorheesville* (p. 226; on croise le West Shore R. R.). A g., les *Helderberg Mts.* Dans le voisinage de (14 M.) *Meadowdale,* une belle formation rocheuse, connue sous le nom d'«Indian Ladder» (échelle indienne). — 17 M. *Altamont* (Helderberg Inn, dep. $ 4), avec les villas de beaucoup d'hab. d'Albany, est le centre des excursions dans les Helderberg Mts. (v. ci-dessus). — 27 M. *Delanson,* où débouche la ligne de Mechanicville et de Saratoga; à g., la curieuse «trestle» (pont de charpente) d

Dodge Coal Storage Apparatus. — 36 M. *Schoharie Junction*; embranch. sur (4 M.) *Schoharie* et (10 M.) *Middleburgh.*

45 M. *Cobleskill* (Hotel Augustan, $ 2), point de jonction pour (14 M.) *Sharon Springs* et (23 M.) *Cherry Valley.*

Sharon Springs (410 m.; hôt.: *Pavilion*, dans un beau site, $ 3½ à 4; *Sharon House*, *Rosenberg*, $ 3; *Union Ho.*, $ 2½ à 3; *Howland Ho.*, $ 2), dans un vallon charmant et boisé, possède des sources d'eaux sulfureuses et gazeuses très fréquentées. Immédiatement au-dessous de l'établissement de bains, près du vieux pont au N. du village, le ruisseau forme une jolie cascade, haute de 18 m. La place dite Piazza, derrière le Pavilion Hotel, offre une vue étendue sur la vallée du Mohawk, avec les Adirondacks au loin, dans le fond. La vue est encore plus belle du **Prospect Hill*, à 6 kil. au N.-O., sur la route de Cherry Valley.

23 M. **Cherry Valley** (402 m.), petit séjour d'été avec des hôtels et des pensions. En 1778, tous les habitants furent massacrés ou enlevés par les Indiens. Intéressante promenade en voiture à (14 M.) *Richfield Springs* (p. 217; omnibus).

50 M. *Richmondville*; 67 M. *Schenevus.* — Puis on franchit la ligne de partage des eaux du Mohawk et de la Susquehanna. — 76 M. *Cooperstown Junction,* embranch. au N. sur (16 M.) *Cooperstown.*

Cooperstown (378 m.; hôt.: **Fenimore Ho.*, $ 2 à 3; *Otsego Hall*, $ 2½; *Park Ho.*, dep. $ 1½), village de 2368 hab., dans un joli site, à l'extrémité inférieure (S.) de l'Otsego Lake, a été fondé en 1786 par *Wm. Cooper*, père du romancier *J. Fenimore Cooper* (1789-1851), qui y vécut jusqu'à sa mort et célébra les environs dans ses romans. Pour parvenir de Main Str. à l'emplacement (désigné par une statue de trappeur indien) de sa maison incendiée en 1854, on prend à dr. Fair Str., la première rue traversière derrière le Park Hotel. La propriété est auj. un jardin public. En face de l'entrée principale, une bibliothèque avec des souvenirs du poète. Au delà du monument, à g., on parvient au cimetière (Episcopal Graveyard), où est son tombeau.

L'***Otsego Lake** (le «Glimmerglass» de Cooper), long de 14 kil. ½ et large de 1 kil. à 2 kil. ½, est un des plus jolis lacs de l'Etat de New York. La *Susquehanna* en sort à l'extrémité E. de River Str. Un petit bateau à vapeur fait le service régulier du lac. Le tour du lac (env. 30 kil.) est fort intéressant; on peut le faire à pied ou en voiture. On franchit la Susquehanna à l'extrémité de Main Str., et l'on atteint en 5 min. un carrefour, où les piétons peuvent monter les degrés à dr., dans le bois. Au bout de 13 min., on croise la route carrossable et l'on parvient (appuyer à g.) en 3 à 4 min. à la maison d'été du *Prospect Rock* (438 m.), avec une belle vue sur Cooperstown et le lac. On s'en retourne par la même route et l'on continue le long du lac; à 7 min., le cimetière, avec le monument de F. Cooper. 2 à 3 min. plus loin, un sentier descend à g. au *Fairy Spring.* A env. 10 min. au delà du cimetière, un mauvais chemin de piétons monte à une caverne (*Natty Bumpo's Cave*; vue). A ½ h. de là, *Point Judith*, avec le Kingfisher's Tower.

En suivant la côte O. du lac, on passe à beaucoup d'endroits mentionnés dans le «Deerslayer» («le Trappeur», 1841), un des romans de «Bas-de-Cuir» de Cooper. ¾ de kil. *Hannah's Hill* et *Musk Rat Cove*; 4 kil. *Leatherstocking Falls*; 5 kil. *Three Mile* ou *Wild Rose Point*, où aborda Hetty Hutter. A côté, le *Mohican Glen.* De *Five Mile Point* (hôtel, $ 2), une route conduit au sommet du *Mt. Otsego* (853 m.; aub. et tour), d'où la vue s'étend au loin. 10 kil. *Hutter's Point*, où Cooper a placé la scène des derniers évènements de son récit. Une bouée blanche, dans le lac, indique l'emplacement de «Hutter's Castle», qui se trouvait dans une île auj. disparue. Le débarcadère du bateau à vapeur est à env. 3 kil. plus loin.

Tramway électr. de Cooperstown à (16 kil.) *Richfield Springs* au N.-O. (p. 217). Cooperstown est à 21 kil. de *Cherry Valley* (v. ci-dessus) et à 32 kil. au N.-E. de *Sharon Springs* (v. ci-dessus).

82 M. *Oneonta* (334 m.), point de jonction de la ligne de Rondout (Kingston; R. 23 *C*); usines de matériel de chemin de fer et commerce de houblon. — 99 M. *Unadilla* (hôt.: The Ontio, $ 2 1/2 à 3; Hotel Bishop, $ 2), joli séjour d'été. — 119 M. *Nineveh* (embranch. pour Wilkesbarré, v. p. 265). — 128 M. *Tunnel Station,* où le train passe dans un tunnel, long de 800 m. — 133 M. *Sanitaria Springs,* avec des sources d'eaux sulfureuses et minérales, possède un grand établissement hydrothérapique très bien organisé ($ 1 1/2 à 3 par j., dep. $ 7 par sem.).

143 M. *Binghamton* (257 m.), v. p. 228.

23. Les Catskills *(Catskill Mountains).*

Les principales portes d'entrée des Catskills sont: *Kingston* (p. 180) et *Catskill* (v. ci-dessous), tous deux sur la rive O. de l'Hudson, et qu'on peut atteindre de New York en *bateau à vapeur* (R. 20 *A*; prix, $ 1, $ 1 1/2), ou bien par le *West Shore Railroad* (R. 20 *C*; $ 1.76, $ 2.18), ou encore par le *New York Central & Hudson River Railroad* (R. 20 *B*) et le bateau-bac ($ 1.76, $ 2.33). On délivre sur ces routes des billets directs pour les principaux buts d'excursions dans ces montagnes (par ex. au *Catskill Mt. Ho.*, $ 2.75 jusqu'à 3.93); il y a partout des correspondances rapides. Du N.-O. aux Catskills, par *Oneonta* et *Stamford* (v. p. 193).

Les ***Catskills** *(Catskill Mountains)*, les *Onti Ora* ou «Montagnes du Ciel» des Indiens, sont une ramification avancée du grand système des Appalaches, qui, sur une longueur de 20 à 24 kil., court parallèlement à l'Hudson, à 13 ou 14 kil. de sa rive O. Les Catskills se trouvent surtout dans le Greene County (Etat de New York), et s'étendent sur une superficie d'env. 130 kil. car. Leur nom dérive du hollandais et signifie gorges des Chats, d'après les nombreux chats sauvages de cette contrée (cats, chats, et kill, gorge, torrent). A l'O. les Catskills tombent à pic et, vus de l'Hudson, ils ont l'aspect d'une muraille presque perpendiculaire haute de 600 à 900 m. Quelques-unes de ces montagnes, aves leurs *cluves* ou gorges (cloves) profondes, creusées par les torrents, ont un caractère presque alpestre. Les sommets les plus élevés sont le *Slide Mt.* (1281 m.; p. 193) et le *Hunter Mt.* (1227 m.; p. 191). Leurs paysages pittoresques, leur air pur et frais et leur accès facile attirent en été un grand nombre de visiteurs; il y a de bons hôtels et des pensions (ouverts généralement de juin à sept.) en nombre suffisant (les plus fréquentés sont le *Kaaterskill Hotel* et le *Catskill Mountain House*, p. 189). On peut, à la rigueur, visiter en un jour les points les plus intéressants, en faisant de Catskill un tour jusqu'à l'un de ces hôtels et de là à *Tannersville*, à *Phœnicia* et à *Kingston* (ou en sens inverse), par *Stony Clove* et le *Kaaterskill Railroad*, mais un séjour de 1 à 3 semaines est nécessaire pour bien connaître ces montagnes. Les chemins de fer des Catskills interrompent généralement leur service en hiver. Les torrents de ces montagnes promettent aux pêcheurs à la ligne un riche butin (truites). Le grès rouge de Catskill fait partie des plus récentes couches de l'époque dévonienne en Amérique.

A. De Catskill au Catskill Mountain House et à l'Hôtel Kaaterskill.

Catskill (29 m.; hôt.: *Prospect Park Hotel,* avec vue sur l'Hudson, $ 3 à 4; *Grant House,* 20 min. à l'O., avec vue, $ 3 à 3 1/2; *Saulpaugh, Glenwood, Smith Ho.,* $ 2 à 3), village de 5484 hab., dans un site charmant, sur la rive O. de l'Hudson, à l'embouchure du *Catskill*

Creek. On peut faire aux environs un grand nombre d'excursions; promenades en barque sur les deux fleuves, où l'on pêche aussi à la ligne. Bateaux de l'Hudson, v. p. 176; station du West Shore R. R., v. p. 181.

Catskill est la tête de ligne du CATSKILL MOUNTAIN RAILROAD, chemin de fer à voie étroite pour (13 M.) *Cairo* (35 à 45 min.) et (16 M.) *Palenville* ($^3/_4$ d'h.). La ligne remonte le Catskill Creek jusqu'à (8 M.) *South Cairo,* en traversant l'*Austin's Glen,* et à (10 M.) *Cairo Junction.* A dr., le *Cairo Round Top Mount.*

Embranchement au N.-O. sur (3 M.) **Cairo** (105 m.; hôt.: *Columbian,* $ 2 à 3; *Winter Clove Ho.*, $ 2; *Glen Falls Ho.*, à 4 M. de la gare, $ 2), petit séjour d'été pas cher, avec une jolie vue sur les Catskills.

11 M. $^1/_2$ *Lawrenceville.* — 13 M. $^1/_2$ *Mountain House Station,* où commence la route pour le (7 kil.) *Catskill Mountain House* (p. 189).

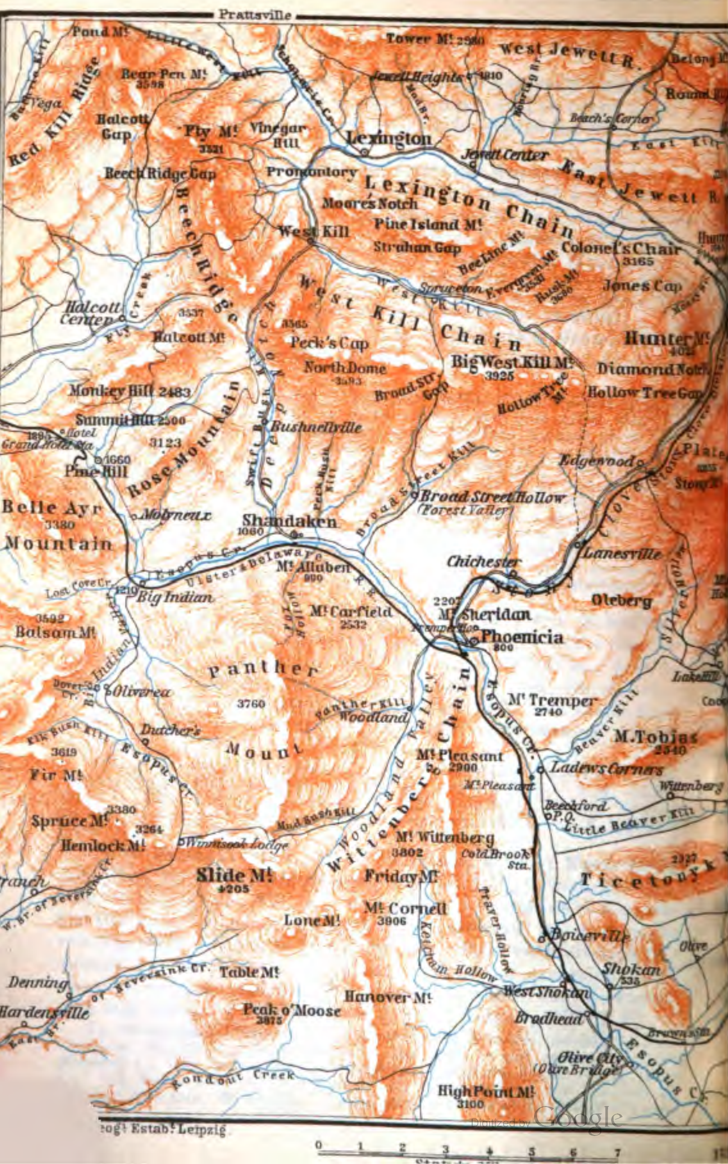
La *ROUTE POUR LE CATSKILL MOUNTAIN HOUSE (7 kil.) monte presque à pic et de bons marcheurs la parcourront à peu près aussi vite que les voitures. Au delà de la (10 min.) porte du péage, au pied de la montagne, on tourne à g. et l'on monte au *Sleepy Hollow* (creux du Dormeur) où se passa la merveilleuse aventure de Rip van Winkle, et au (20 min.) *Rip van Winkle House* (388 m.). On montre une dalle de rocher où Rip van Winkle aurait eu son sommeil de vingt ans. Plus loin, la route gravit en serpentant le «Dead Ox Hill», contourne le «Cape Horn», franchit le «Short Level», fait un nouveau coude violent à g., escalade le «Featherbed Hill», et, traversant le «Long Level», elle atteint, en passant à l'extrémité supérieure de l'Otis Elevating Railway (v. ci-dessous) et après avoir décrit encore deux ou trois circuits, l'entrée postérieure (O.) du *Catskill Mt. House* (p. 189).

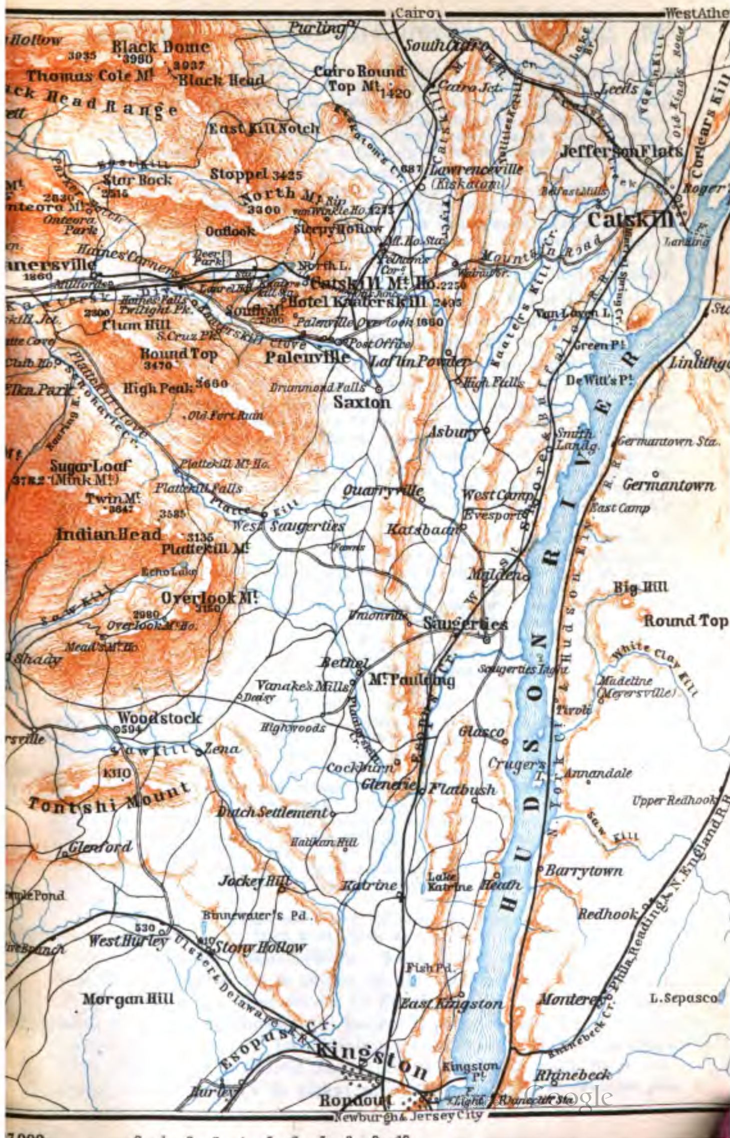
15 M. *Otis Junction,* tête de ligne de l'OTIS ELEVATING RAILWAY, qui conduit directement, en 10 min., à l'*Otis Summit* (longueur de la ligne, 2 kil., avec une rampe de 500 m.; prix du trajet, 75 c.). Un passage couvert conduit de l'extrémité supérieure de la ligne au Castkill Mt. House (p. 189). — L'*Hotel Kaaterskill* (p. 189) est à 20 min. de la station supérieure où aboutit la ligne.

D'OTIS SUMMIT À TANNERSVILLE: 5 M. $^1/_4$ *Catskill & Tannersville Railway,* en 20 min. Cette ligne est parallèle au Katerskill R. R. — 2. M. *Laurel House* (p. 192); 3 M. $^1/_4$ *The Antlers* (p. 192). — 3 M. $^1/_2$ *Haines' Corners* (p. 192), station pour *Twilight, Sunset* et *Santa Cruz Park.* — 4 M. $^3/_4$ *Clum Road.* — 5 M. $^1/_4$ *Tannersville.*

16 M. **Palenville** (hôt.: *Stony Brook Ho.*, $ 2 à 3; *Maple Grove Ho., Pine Grove Ho., Drummond Falls Ho.*, $ $2^1/_2$; *Palenville Ho.*, à 20 min. de la gare, $ 2), dans un beau site à l'entrée de la Kaaterskill Clove (v. ci-dessous), est à 5 kil. du Kaaterskill Hotel, dont les voitures stationnent à la gare (v. p. 189). Palenville est très fréquentée par les peintres; les environs offrent des excursions intéressantes en grand nombre. Des voitures (coaches) vont de Palenville aux *Haines' Falls* (p. 192) et à *Tannersville* (p. 191; $ 1).

La ***Kaaterskill Clove** est une «cluve» étroite et boisée, semblable aux «Notches» des Montagnes Blanches (p. 150, 153), et qui sépare le *South Mountain* (p. 189), à dr., du *High Peak* (p. 189) et du *Round Top* (p. 189) à g. On monte dans la cluve par un sentier rocailleux, qui franchit le ruisseau à 20 min. de la gare. 7 min. *Artist's Grotto* et *La Belle Falls;* un


Prattsville
Pond Mt
Bear Pen Mt 3598
Red Kill Ridge
Halcott Gap
Fly Mt 3521
Vinegar Hill
Lexington
Tower Mt 2980
West Jewett R.
Jewett Heights 1810
Beach's Corner
Round Hill
Jewett Center
East Jewett R.
Beech Ridge Gap
Promontory
Lexington Chain
Moore's Notch
Pine Island Mt
West Kill
Strahan Gap
Colonel's Chair 3165
Jones Gap
Spruceton
West Kill Chain
Halcott Center
Halcott Mt
Peck's Cap
North Dome 3593
Big West Kill Mt 3925
Hunter Mt
Diamond Notch
Hollow Tree Gap
Broad St. Gap
Monkey Hill 2483
Summit Hill 2500
Rose Mountain
Bushnellville
Hotel
Grand Hotel Sta.
1660
Pine Hill
Edgewood
Plateau
Stony
Broad Street Hollow
(Forest Valley)
Belle Ayr Mountain 3380
Molyneux
Shandaken 1060
Chichester
Lanesville
Ulster & Delaware R.R.
Mt Alluben 990
Big Indian
Mt Carfield 2532
Mt Sheridan
Phoenicia 800
Oleberg
Balsam Mt
Panther Mount 3760
Oliverea
Mt Tremper 2740
Panther Kill
Woodland
M. Tobias 2540
Dutcher's
Esopus Cr.
3619
Fir Mt
Mt Pleasant 2900
Ladews Corners
Wittenberg
Beechford P.O.
Little Beaver Kill
Spruce Mt 3380
3264
Hemlock Mt
Winnisook Lodge
Mud Bush Kill
Woodland Valley
Wittenberg Chain
Mt Wittenberg 3802
Cold Brook Sta.
Slide Mt 4205
Friday Mt
Ticetonyk
Lone Mt
Mt Cornell 3906
Boiceville
Olive
Shokan 535
Denning
Table Mt
Hardenswille
Hanover Mt
West Shokan
Peak o'Moose 3875
Bradhead
Olive City (Olive Bridge)
Rondout Creek
High Point Mt 3100
Esopus Cr.
Geogr. Estab. Leipzig
0 1 2 3 4 5 6 7


Cairo
West Athens
Purling
South Cairo
Black Dome
3980
Thomas Cole Mt
Black Head
Black Head Range
Cairo Round Top Mt. 1420
Cairo Jct.
Leeds
East Kill Notch
Jefferson Flats
Catskill
Stoppel 3425
Star Rock
North Mt
Lawrenceville (Kiskatom)
Onteora Park
Outlook
Sleepy Hollow
Haines Corners
North L.
Catskill Mt. Ho. 2250
Hotel Kaaterskill 2495
Twilight Pk.
Palenville Overlook 1660
Van Loan L.
Clum Hill
S. Cruz Pk.
Post Office
Green Pt.
Round Top 3470
Palenville
Laflin Powder
Linlithgo
High Peak 3660
Elka Park
Drummond Falls
High Falls
De Witt's Pt.
Saxton
Old Fort Ruin
Asbury
Smith Landg.
Germantown Sta.
Sugar Loaf (Mink Mt.) 3782
Plattekill Mt. Ho.
Germantown
Twin Mt. 3647
Plattekill Falls
Quarryville
West Camp
East Camp
Evesport
Indian Head
West Saugerties
Katsbaan
Plattekill Mt.
Echo Lake
Malden
Overlook Mt.
Big Hill
Round Top
Overlook Mt. Ho.
Mead's Mt. Ho.
Unionville
Saugerties
HUDSON RIVER
White Clay Kill
Bethel
Mt. Pauling
Saugerties Landg.
Madeline (Meyersville)
Vanake's Mills
Daisy
Tivoli
Woodstock
Highwoods
Glasco
Saw Kill
Zena
Cockburn
Cruger's
Annandale
Glenerie
Flatbush
Tontshi Mount
Dutch Settlement
Upper Redhook
Glenford
Halihan Hill
Barrytown
Jockey Hill
Katrine
Lake Katrine
Heath
Binnewater's Pd.
Redhook
West Hurley
Stony Hollow
Ulster & Delaware R.R.
Fish Pd.
Morgan Hill
East Kingston
Monterey
L. Sepasco
Phila. Reading & N. England R.R.
Esopus Cr.
Kingston
Kingston Pt.
Rhinebeck
Rhinebeck Cr.
Hurley
Rondout
Newburgh & Jersey City

peu plus loin, deux éboulis. Près du (20 min.) *Profile Rock*, on franchit le ruisseau (du pont, coup d'œil en arrière sur le «Profil»). 5 min., *Fawn's Leap;* 5 min., *Buttermilk Falls;* 5 min., un pont sur le *Lake Creek*. Là, on tourne à dr. et l'on suit la gorge latérale jusqu'aux (20 min.) *Kaaterskill Falls*, ou bien l'on continue dans la Clove proprement dite jusqu'aux (25 min.) *Haines' Falls* (p. 192) et à (25 min.) *Haines' Corners* (p. 192).

La route de Palenville à l'hôtel Kaaterskill (5 kil., v. p. 188; voit., $ 1 1/2, une malle 50 c.) conduit de la gare à l'O. par le village, tourne ensuite à dr. et remonte le côté N. de la Kaaterskill Clove. Au bout de 1/2 h. elle croise la ravine dite *Gulf;* à dr., à une grande hauteur, le *Point of Rocks* et l'*Indian Head*. Env. 10 min. plus loin, la route retourne en arrière par un lacet à l'E. jusqu'à l'extrémité supérieure du Gulf. Le Ledge Drive (p. 190) se détache à g. Il y a encore 10 min. jusqu'à l'hôtel.

Le **Catskill Mountain House** (686 m.; $ 3 à 4 par jour, $ 14 à 25 par sem.; 400 lits) se trouve dans un site magnifique, sur la crête du *South* ou *Pine Orchard Mountain* (762 m.). La *vue du plateau de rocher, devant la maison, est unique en son genre. Elle est éclairée de 9 h. à 11 h. du soir par des projections lumineuses.

A l'E. la montagne se dresse presque à pic de la plaine. La plaine entre la montagne et l'Hudson, à 12 kil. plus loin, s'étale, comme une carte, avec ses champs quadrillés en échiquier, et ses bois, ses villages et ses fermes pareils à des taches. A l'E., Catskill est visible, et un peu plus loin, au N., Athens (p. 176) et l'Hudson (p. 178). Le fond à l'E. est formé par la chaîne bleuâtre des Berkshire Hills (p. 161), au-dessus desquels on aperçoit, quand le ciel est serein, les contours vaporeux des Montagnes Blanches (p. 145).

Promenades. On suit la route qui conduit au N.-O. au North Mt. et au North Lake, puis le premier chemin qui se détache à dr., et l'on atteint bientôt (10 min.) l'*Artist's Rock*, sur le bord E. du North Mt.; là, on gravit quelques degrés et l'on est en 3 min. au *Prospect Rock*, d'où la *vue s'étend au loin. Le sentier taillé dans le roc continue jusqu'au (5 min.) *Sunset Rock* (p. 190), tourne ensuite à g., passe à la (7 min.) *Jacob's Ladder* et au *Bear's Den* (*vue) et aboutit, 10 à 12 min. plus loin, à *Newman's Ledge* (vue sur le Sleepy Hollow, p. 188). — Un sentier qui se détache à g., à 5 min. du Bear's Den, conduit à la crête du **North Mountain** (1006 m.), dont le tour demande 4 à 5 h. Le sentier mène, par le «*Burnt District*» (contrée ravagée par des incendies de forêts), au *Cellar*, caverne rocheuse à 20 min. du Bear's Den, et contournant ensuite à g. la crête de la montagne, il passe au (1/2 h.) **First Outlook*, un sommet de la montagne, et au (10 min.) *Second Outlook*. Le sentier qui descend de là sous bois est mal tracé par places, mais on ne peut guère le manquer, si l'on prend en général l'hôtel pour jalon, en consultant la boussole et en prenant garde aux tuyaux de la conduite d'eau qui vont aboutir à l'hôtel (1 h. 1/2 à 2 h.). — Si l'on suit le sentier qui se détache à g. au commencement du chemin du North Mt., en passant à l'extrémité E. du North Lake et en montant le long du ruisseau, on atteint en 1/2 h. *Mary's Glen*, où il y a de petites cascades. On s'en retourne en traversant le ruisseau au-dessus des chutes et en suivant le sentier au S.-O. jusqu'au (1/4 d'h.) «*Charcoal Pit*», sur la route, à 8 min. de l'hôtel.

Le Catskill Mt. House est à env. 20 min. du Kaaterskill Hotel, et les excursions peuvent se faire aussi bien de l'un que de l'autre.

L'***Hotel Kaaterskill** (760 m.; $ 4 à 5 par jour, $ 21 à 25 par semaine; 1200 lits) est le séjour le plus élégant des Catskills, sur un des points les plus élevés du *South Mt.* (p. 190). Cet endroit jouit d'une vue splendide, qui le cède à peine à celle du Mountain House (v. ci-dessus). Immédiatement au S.-O. s'élèvent le *High Peak* (p. 190) et le *Round Top* (1058 m.), qu'une belle forêt ombrage du pied jusqu'à la cime; précisément à l'O., le *Hunter Mt.*

(1227 m.). La *Kaaterskill Station* (p. 192) se trouve à $^1/_4$ d'h. à l'O., à l'extrémité du South Lake.

Excursions. La plupart des chemins de piétons et de voitures, qu'on ne saurait manquer, sont bien indiqués par des poteaux et des marques peintes sur les rochers.

Au *Catskill Mt. House* (20 à 25 min.), par différentes routes, qui commencent devant l'hôtel (à l'E.) et au N., en passant par *Fairy Spring*, le *Mossy Path*, les *Druid Rocks*, le *Lemon Squeezer* et le *Ledge Path*. Ce dernier longe le bord E. de la montagne, avec de beaux coups d'œil sur la vallée de l'Hudson, surtout de la (10 min.) *Grand View*. Le sommet du *South Mountain* (762 m.), avec une vue splendide, se gravit facilement en montant de là à g. — Le joli tour du South Mt. se fait par le Ledge Path et l'on s'en retourne par les Druid Rocks.

Au *Palenville Overlook*, 1 kil. au S.-E. de l'hôtel. De l'***Overlook** (487 m.), belle vue sur la Kaaterskill Clove (p. 188).

A l'*Inspiration Point* et au *Sunset Rock*, env. 20 min. Un sentier, qui commence près des écuries (au S.-O. de l'hôtel), conduit par un bois de broussailles, en croisant une route carrossable, à un (7 min.) poteau indicateur au bord du Ledge Drive et à (5 min.) *Inspiration Point* (vue sur la Kaaterskill Clove, etc.). De là, il longe le bord de la Clove jusqu'au (5 min.) ***Sunset Rock** (646 m.), avec une vue splendide sur la cluve et le High Peak, qui est bien boisé (v. ci-dessous). — De là on peut aller aux *Kaaterskill Falls* (v. ci-dessous), en continuant dans le haut au bord des rochers, ou en descendant les degrés qui mènent dans la cluve. Le mieux est de suivre le sentier à l'extrême droite («To Hotel Kaaterskill»), qui descend en 5 min. au *Ledge Drive;* par ce dernier, on va à g., au bout d'env. 1 min. (appuyer deux fois à g.), au *Laurel House* et aux chutes (v. ci-dessous).

Au *Laurel House* et aux *Kaaterskill Falls*, 20 min. On suit, devant l'hôtel, la route au S.-O. jusqu'au (15 min.) Ledge Drive (v. ci-dessus), ou bien on prend un sentier qui conduit à l'O. de la dépendance, en 4 min., à un ancien chemin forestier (logging road), puis à g., et l'on rejoint le Ledge Drive, non loin du Laurel House. — Le **Laurel House** (629 m.; $ $2^1/_2$ à 4 par jour, $ 15 à 25 par sem.) se trouve immédiatement au-dessus des Kaaterskill Falls, à 3 min. de la gare (p. 192). — Des degrés derrière l'hôtel (entrée, 25 c.) conduisent aux ***Kaaterskill Falls**, cascades hautes de 80 m. et formant deux chutes, l'une de 55 et l'autre de 25 m., dans un imposant cirque de rocher. Quand il fait sec, on retient les eaux au-dessus des chutes et on les lâche pour les visiteurs. Un peu au-dessous, les *Bastion Falls*, hautes de 12 m. — Beau coup d'œil sur les cascades, du *Prospect Rock* (p. 189), du côté S. de la cluve, à 10 min. du Laurel House.

Aux *Haines' Falls*, 6 à 7 kil. La route la plus courte est un sentier sous bois, qui part du Prospect Rock (v. ci-dessus) et débouche sur la *Featherbed Lane* (v. ci-dessous), à 10 min. des cascades, mais il n'est pas facile à trouver. Il vaut mieux suivre, du (20 min.) *Laurel House* (v. ci-dessus), le chemin carrossable à l'O., qui croise les deux voies ferrées, et rejoint (10 min.) la grande route, qu'on suit à g.; $^1/_2$ h. plus loin, on descend à g. au fond de la gorge par la *Featherbed Lane* et en retraversant les voies ferrées, puis à dr. au (5 min.) *Haines' Falls House* (p. 192), où un écriteau indique la route des cascades (v. p. 192).

On peut faire d'autres promenades plus courtes au (10 min.) *Boulder* et aux points mentionnés ci-dessus (Catskill Mountain House, v. p. 189). — L'ascension du *North Mt.* (p. 189) demande env. 1 h.; celle du *High Peak* (1116 m.), 1 h. $^1/_2$ à 2 h. $^1/_2$ (du Haines' Falls House; pénible, mais très intéressante).

Excursions plus longues en chemin de fer ou en voiture: à *Tannersville* et à l'*Onteora Park* (p. 191, 192; 5 à 8 M.), à la *Stony Clove* (p. 191), à *Catskill* (p. 187), au *Sleepy Hollow* (p. 188), à l'*Overlook Mt.* (p. 191), à la *Plattekill Clove* (p. 192), etc.

B. De Kingston (Rondout) à l'Hotel Kaaterskill.

48 M. Ulster & Delaware Railroad, en 2 h. 1/2 (prix, $ 1.41). Cette ligne longe les côtés S. et O. des Catskill Mts. Wagons directs de New York et de Philadelphie pour Tannersville, Haines' Corners, le Laurel House, l'hôtel Kaaterskill et pour beaucoup d'autres points. A *Kingston Point* (p. 175), les bateaux de l'Albany Day Line sont en coïncidence avec les trains.

La tête de ligne est à *Rondout* (p. 180), mais la voie ferrée a été prolongée jusqu'à *Kingston Point,* station des bat. à vap. à 2 M. à l'E. (p. 175). — 3 M. (de Kingston Point) *Kingston* (Union Station; p. 180). Puis, la ligne monte dans la belle vallée de l'*Esopus.* — 9 M. *Stony Hollow* (125 m.). — 10 M. *West Hurley* (161 m.), d'où une route (voiture, $ 1.25) conduit par (4 M.) *Woodstock* (181 m.; Aaron Riseley's Farm) et (7 M.; $ 1) *Mead's Mountain House* ($ 2. recommandé) au (9 M.) sommet de l'**Overlook Mt.** (960 m.; à 50 m, au-dessous du sommet, l'**Overlook Mt. House*, $ 3, avec 300 lits); vue splendide sur l'Hudson, les Highlands (p. 174) et les Catskills. — Près de (20 M.) *Shokan* (163 m.), le *High Point Mt.* (945 m.) frappe les regards à g. Plus loin, on découvre à g. un bel hémicycle de montagnes (tout à fait à dr., le *Mt. Cornell,* 1120 m., et le *Mt. Wittenberg,* 1151 m.). Près de (21 M.) *Boiceville,* le train franchit deux fois l'Esopus. — Au delà de (24 M.) *Mt. Pleasant* (213 m.), la vallée se rétrécit; à g., le *Panther Mt.* (1167 m.), à dr. l'*Indian Head* (1093 m.) et d'autres montagnes.

28 M. **Phœnicia** (244 m.; hôt.: *Tremper House,* avec une belle vue, $ 3 à 4; *Martin,* en face de la gare, $ 2), dans un joli site, est un bon centre d'excursions (au sommet du *Mt. Wittenberg,* à la *Stony Clove,* à la *Woodland Valley,* à la *Big Indian Valley,* etc.). On quitte la ligne de l'Ulster & Delaware, pour prendre l'embranch. (vue à g.) qui se détache à dr. et remonte la ***Stony Clove,** belle gorge bien boisée, qui sépare le *Mt. Sheridan* (759 m.) et le *Hunter Mt.* (1227 m.), à g., du *Mt. Tremper* (1170 m.) et du *Stony Mt.* (1175 m.), à dr. — 30 M. *Chichester,* avec une fabrique de chaises; 33 M. *Lanesville,* avec une belle vue à g. sur le *Diamond Notch,* le *Hunter Mt.* et le *Big West Kill Mt.* (1187 m.). Plus loin, de profondes gorges s'ouvrent à g. entre les contreforts du Hunter Mt. — Près de (36 M.) *Edgewood* (544 m.), la ligne atteint l'extrémité supérieure du défilé (630 m.) et redescend ensuite à (40 M.) *Kaaterskill Junction* (518 m.), point de jonction de la *Kaaterskill Division* (wagons directs).

De Kaaterskill Junction, un embranch. continue au N.-O. jusqu'à (43 M.) **Hunter** (500 m.; hôt.: *West End Hotel,* $ 2 1/2; *St. Charles,* $ 2 à 4; *Prospect Ho.,* $ 2; *Hunter Ho.,* $ 2 à 3; *Central,* $ 2), au pied E. du *Colonel's Chair* (965 m.) et à 3 kil. au N. du *Hunter Mt.* (v. ci-dessus; tous deux se gravissent de Hunter). Excursions intéressantes à l'*Overlook Mt. Ho.* (22 kil.) et à l'*Hotel Kaaterskill* (18 kil.), et plus près, au *Mossy Brook* (20 min.), à l'*Onteora Park* (v. ci-dessous) et à *Stony Clove.*

La ligne de Kaaterskill gravit la montagne à l'E. — 43 M. **Tannersville** (466 m.; hôt.: *Hotel Martin,* $ 2 à 3, ouvert toute l'année; *Waverley, Blythewood, Fabian Ho., Campbell Ho.,* $ 2 1/2), dans

un joli site, au milieu des Catskills, est un excellent centre d'excursions.

Le *Clum Hill* (701 m.), à 1/4 d'h. au S., se gravit facilement en 1/2 h., et offre une très belle vue des Kaaterskill Falls, etc. (v. p. 190). — L'*Onteora Park* (Bear et Fox Inn), à 3 kil. au N., est une colonie de villas appartenant à un club. A 20 min., l'*Onteora Mt.* (883 m.; on est généralement admis à le visiter, après en avoir fait la demande à la porte), d'où l'on a une vue splendide sur le High Peak, le Round Top, le Kaaterskill Hotel, le Twin Mt., le Sugar Loaf, le Plateau Mt., le Hunter Mt., le Round Hill, le Thomas Cole Mt., le Black Dome et le Black Head. — A l'E., le *Parker Notch* sépare l'Onteora Mt. et le *Parker Mt.* (977 m.), qui en est voisin au N.-O., du *Star Rock* (767 m.), d'où l'on a également une bonne vue. — Le **Black Dome** (1216 m.), à 5 kil. au N.-N.-E. de l'Onteora Mt., offre un beau panorama de Tannersville et des montagnes qui l'encadrent. Le *Slide Mt.* (1281 m.; p. 193), la cime la plus élevée des Catskills, se montre à dr. au-dessus de la croupe du Hunter Mt. — Au S. du Clum Hill (v. ci-dessus), la belle ***Plattekill Clove** (route carrossable), entre le *Round Top* et le *High Peak* (p. 189) à g., et le *Sugar Loaf* ou *Mink Mt.* (1153 m.), le *Twin Mt.* (1112 m.) et l'*Indian Head* (1093 m.) à dr. A 10 kil. de Tannersville, les **Plattekill Falls*, hauts de 18 m., non loin du *Plattekill Mt. Ho.* Une route, riche en points de vue, monte à dr. à (10 kil.) l'*Overlook Mt. House* (p. 191). — A 5 kil. au S. de Tannersville, sur le versant du Sugar Loaf, se trouve l'*Elka Park*, propriété du *Liederkranz* de New York, avec une jolie maison de ce club allemand. A côté, le *Schoharie Manor*, du même genre, avec le local d'un club dans le style colonial. — Les autres points qu'on peut facilement visiter de Tannersville sont: les *Haines' Falls* (v. ci-dessous), les *Kaaterskill Falls*, la *Clove* et l'*Hotel* (p. 190, 189, 188) et la *Stony Clove* (p. 191).

De Tannersville à *Otis Summit*, par le Catskill et Tannersville Railway, v. p. 188.

Au delà de Tannersville, la ligne atteint (45 M.) **Haines' Corner** (588 m.; hôt.: *Haines' Falls Ho., Glen Park Ho., Lox Hurst*, $ 2), station pour les (10 min.) *Haines' Falls.*

Les ***Haines' Falls**, à l'extrémité supérieure de la Kaaterskill Clove (p. 188), dans un beau site, se composent de deux cascades principales, hautes de 45 m. et de 25 m., qui se réunissent à d'autres plus petites pour former plus bas une chute de 145 m. sur une longueur de 400 m. Quand il fait sec, on retient l'eau et l'on ouvre les écluses pour les visiteurs (25 c.). Les environs sont très pittoresques. Le pont au-dessus des chutes conduit à *Twilight* ou *Haines' Falls Park* (hôt.: Twilight Rest, Lodge End Inn, Squirrel Inn, $ 2 à 3), colonie de villas comme l'Onteora Park (v. ci-dessus), à laquelle se rattachent au S.-E. *Sunset Park* (Inn, $ 4) et *Santa Cruz Park* (Inn, $ 2 à 3). — A 10 min. à l'E. de la gare de Haines' Corner, *The Antlers Hotel* ($ 3 à 3 1/2), qui a sa propre gare (p. 188). — Des Haines' Falls aux *Kaaterskill Falls* et à l'*Hotel*, v. p. 190.

Le train court ensuite sous bois. — 47 M. *Laurel House Station* (629 m.), à 3 min. du *Laurel House* et des *Kaaterskill Falls* (p. 190; visibles immédiatement en deçà de la station, à dr.). — 48 M. *Kaaterskill Station* (954 m.; voitures et omnibus à tous les trains), où la ligne aboutit, à l'extrémité O. du *South Lake*, petit lac riant. La route pour le (1/4 d'h.) *Hotel Kaaterskill* franchit le pont au S. et conduit sous bois. Le *Catskill Mt. House* est à 20 min. au N.-E. (v. p. 189).

C. De Rondout (Kingston) à Oneonta.

108 M. Ulster & Delaware Railroad, en 4 h. 1/2 à 4 h. 3/4 (prix, $ 3.24; wagon-salon, 50 c.). Wagons directs de New York, v. p. 187.

De *Kingston Point (Rondout)* à (28 M.) *Phœnicia*, v. p. 191. A g. s'élève le *Mt. Garfield* (807 m.). — 33 M. *Shandaken* (323 m.; hôt.: Palace Ho., $ 3; Clarendon); voitures (coaches) pour *West Kill* et *Lexington*, par le *Deep Notch* au N. — 37 M. *Big Indian* (368 m.; petite aub. à la gare; Joslyn Ho., à 3 kil. plus haut dans la vallée, $ 2), au débouché de la *Big Indian Valley*, où l'*Esopus* prend sa source.

De Big Indian, on peut gravir le (18 kil.) *Slide Mt.* Une route carrossable monte dans la *Big Indian Valley* (plusieurs petits hôtels, omnibus en été jusqu'à Winnisook Lodge, 75 c.), entre le *Big Indian* ou *Balsam Mt.* (1097 m.) à dr., et le *Panther Mt.* (1167 m.) à g. 8 kil. *Dutcher's Panther Mt. House* (610 m.; simple, $ 1 1/2), où l'on trouve des guides. 5 kil. plus loin, *Winnisook Lodge*, rendez-vous du club des chasseurs; on monte à g., par un sentier d'abord à pic, puis commode, en 1 h. à 2 h. au sommet du **Slide Mt.** (1281 m.), la cime la plus haute des Catskills (de la tour, *panorama étendu). — De Winnisook Lodge une route de voit. conduit à l'E. dans la (7 kil.) *Woodland Valley*, qui débouche près de Phœnicia (p. 191).

La ligne monte par une rampe rapide. — 40 M. **Pine Hill** (505 m.; hôt.: *Rip van Winkle Ho., Cornish Ho., Winterton, Brewerton, Alpine*, $ 2 1/2; *Ulfer*, $ 2 à 3; *Mountain Inn*, etc.), dans un joli site, à dr., au-dessous de la voie ferrée. — 42 M. *Grand Hotel Station* (574 m.), point culminant du chemin de fer, sur la ligne de partage des eaux de l'Hudson et du Delaware. A dr. le ***Grand Hotel** ($ 4 1/2), un des plus fashionables des Catskills, dans un beau site, sur le versant du *Summit Hill* (762 m.), avec une vue magnifique (Belle Ayr, Big Indian et Slide Mt.). A côté, plusieurs petits hôtels.

La ligne s'abaisse en tournant à g. — 45 M. *Fleischmann's* ou *Griffin's Corners* (470 m.), qu'on prendrait pour une ville lilliputienne, située dans la vallée à dr. — 49 M. *Arkville* (410 m.; hôt.: Hoffmann Ho., Commercial Ho., $ 1 1/2; *Ackerley Ho., à Margaretville, à 10 min. de la gare, $ 2 1/2). Le train descend sur la rive g. du *Delaware*. — 60 M. *Roxbury* (457 m.); 66 M. *Grand Gorge* (478 m.), entre le *Bald Mt.* à g. et l'*Irish Mt.* à dr.

Omnibus de Grand Gorge à (8 kil.; 50 c.) *Prattsville*; dans le voisinage, des rochers aux sculptures singulières dues au colonel Pratt.

72 M. *South Gilboa* (562 m.). — 75 M. **Stamford** (538 m.; hôt.: *The Rexmere*, dep. $ 4; *Churchill Hall*, $ 3; *New Grant Ho.*, $ 2 à 3; *Mountain View House*, $ 2 1/2; *Hamilton Ho., Westholm*, $ 2), séjour d'été tranquille et pas cher, dans un site riant, sur le bras O. des sources du Delaware. L'excursion favorite (route carrossable, 4 kil.) est l'ascension du *Mt. Utsayantha* (981 m.; vue splendide) à l'E.

78 M. *Hobart* (492 m.; Commercial Ho., $ 1 1/2 à 2). — 87 M. *Bloomville* (472 m.; hôt.: Commercial Ho., Palmer Ho., $ 1 1/2). — 101 M. *Davenport Centre* (372 m.). — 104 M. *West Davenport* (360 m.).

De West Davenport à Cooperstown, 21 M. *Cooperstown & Charlotte Valley R. R.* en 1 h. 1/2. — Cette ligne traverse la belle *Charlotte Valley*. — 5 M. *Cooperstown Junction*, et de là à (21 M.) *Cooperstown*, v. p. 186.

108 M. *Oneonta* (334 m.), où notre ligne rejoint celle d'Albany Binghamton (v. p. 187).

24. Les Adirondacks *(Adirondack Mountains)*.

Routes. Les principales portes d'entrée des Adirondacks sont les points suivants: *Plattsburg* (p. 195), *Port Kent* (p. 198), *Westport* (p. 199), *Utica* (p. 204), *Malone* (p. 207) et *Saratoga* (p. 208). De New York aux Adirondacks, chemin de fer, en 8 à 12 h. (v. R. 19*B*, 19*D*); de Boston à Plattsburg, par Burlington, en 12 h. (v. R. 14*A*). Prix du trajet: de New York à *Utica*, $5 (wagon-salon, $1½; wagon-lit, $2); à *Plattsburg*, $8 (wagon-salon, $2; wagon-lit, $2); à *Port Kent*, $7.60; à *Westport*, $6.81; à *Saratoga*, $4.20; à *North Creek*, $5.95.

Orohydrographie. Les ***Adirondacks** *(Adirondack Mountains*, pron. ædiróndæcks), le principal massif de montagnes de l'Etat de New York, s'étendent, sur une superficie de 20000 à 25000 kil. car., de la frontière du Canada au N. jusqu'au Mohawk River au S. (env. 200 kil.) et des lacs George et Champlain à l'E. jusqu'à env. 130 kil. à l'O. Les montagnes, qui forment cinq chaînes parallèles courant du S.-O. au N.-E., ont un certain nombre de cimes qui s'élèvent jusqu'à 1500 m. et au-dessus. La principale chaîne ou les Adirondacks proprement dits occupent le côté E.; les cimes les plus hautes sont les suivantes: *Mt. Marcy* (1629 m.), *Mc. Intyre* (1558 m.), *Skylight* (1500 m.), *Haystack* (1499 m.), *Gray Peak* (1493 m.), *Whiteface* (1484 m.), *Dix* (1476 m.) et *Basin* (1471 m.). A l'exception des sommets les plus élevés, toute la région dite « *Adirondack Wilderness* » est couverte d'une épaisse forêt, vierge en grande partie. L'exportation du bois s'y fait sur une vaste échelle, et l'on expédie d'énormes masses de sapins, de pins et d'autres essences qui descendent chaque année vers l'Hudson et le St-Laurent. Géologiquement, les Adirondacks se composent surtout de granit et de gneiss. Il y a dans les vallées plus de 1000 lacs, dont les dimensions varient de quelques hectares à 50 kil. car. *(Schroon Lake)* et dont l'altitude oscille entre 246 m. *(Schroon Lake)* et 1316 m. *(Tear of the Clouds)*. L'*Hudson River* est la décharge du Tear of the Clouds (p. 203), et le *Raquette*, le *Saranac*, l'*Ausable*, et d'autres fleuves et des ruisseaux en grand nombre relient entre eux les lacs de ce labyrinthe. Cette étroite combinaison de montagnes, de lacs et de forêts prête aux Adirondacks un charme tout particulier. Quant à la faune, on y rencontre le puma (felis concolor, rare), l'ours noir, le chat sauvage, des hardes de gros gibier, la loutre, le renard, le blaireau, le lapin, l'aigle, le faucon, le canard sauvage, la gelinotte, le plongeon, le héron, etc., tandis que les lacs et les fleuves foisonnent de truites et de perches. Il n'y a pas de serpents venimeux. — Env. 10000 kil. car. des Adirondacks doivent être transformés, comme le Yosemite (p. 538) et le Yellowstone (p. 451), en un parc public et national (State Park); mais une grande partie du territoire appartient encore à des particuliers.

Centres d'excursions. Les centres les plus fréquentés sont le *Saranac Lake* (p. 197) et le *St. Regis Lake* (p. 196), le *Lake Placid* (p. 200) et la *Keene Valley* (p. 200), et il y a partout quantité d'hôtels et de campements d'été (summer camps). Le nouveau Roquette Lake Railway a aussi ouvert au monde des touristes la contrée aux environs du *Blue Mt.* et du *Raquette Lake;* les régions plus plates à l'O. ne sont guère fréquentées que par les chasseurs.

Le tour suivant donnera une bonne idée des principales beautés des Adirondacks. De Plattsburg (p. 195) à *Paul Smith's* (p. 196); de là au *Saranac Village* et au *Lake Placid* (p. 200), par les lacs dits *St. Regis* et *Saranac Lakes;* plus loin, à l'*Adirondack Lodge* (p. 203), puis au *Summit Rock*, dans l'*Indian Pass* (p. 204), et retour; de l'Adirondack Lodge à *Keene Valley* par la route carrossable ou bien par le *Mt. Marcy* (p. 204; route préférable pour de bons marcheurs); de là à *Elizabethtown* (p. 199) et à *Westport* (p. 199). Ce tour peut se faire en 8 ou 10 jours. Si l'on a plus de temps, on peut y joindre la visite des lacs dits *Tupper*, *Long*, *Raquette* et *Blue Mountain Lakes* (v. p. 205, 206).

Chasse. L'ancienne manière de courre le cerf, consistait à le donner aux chiens qui le menaient à l'eau, où on l'abattait d'un canot à coups


Moira
Balsam Grove Camp
Long Pond Outlet
Stillwater
Jo Indian Pd.
Wolf Pd.
Buck Mt.
Foresters L.
Osgood R.
Osgood Pd.
Brandon
Long Pd.
Whitney Pd.
Jenkins Mt.
Paul Smith's
Raquette
Bay Pond
St. Regis R.
St. Regis Mt.
Lower St. Regis
Upper
Marsh Pd.
Amber L.
McDonald Pd.
Camp
Fish Pd.
Hollywood Ho.
Potter Pd.
East Pd.
St. Regis Pd.
Jordan L.
Kildare Club
Derrick
Long Pd.
Lit. Clear Pd.
L. Clear
Jordan R.
Willis Pd.
Moody Falls
Floodwood
Saranac Inn
Kildare Sta.
Follensby Clear Pd.
Jamestown Falls
Iron Mt.
Rollins Pd.
Upper
Shingle Bay Mt.
Moosehead Mt.
Matumbla Mt.
Childwold P.O.
Fish Creek Pds.
Saranac
Lake View Ho.
Childwold Sta.
Big Wolf Pd.
Hotel Childwold
Downey's Landing
Lake
Round Lake
Massawepie L.
Tupper Lake Junc.
Sweeny Carry
Tromblee
Saranac Club
Raquette Pd.
Tupper Lake Village
Hiawatha
Indian Carry
Childwold Sta.
Piercefield Sta.
Gull Pd.
Stony Creek Pds.
Ampersand
Simons Pd.
Axton
Arab Mt.
Pr. Albert Hot.
Waukesha
Tupper Lake
Long Pd.
Triangle Pd.
Mt. Morris
Follensby Pd.
Silver L.
Horseshoe
Camp No. 2
Seward Mt.
Tupper Ho.
Raquette Falls
Graves Mt.
Silver Mt.
Jenkins Pd.
Hitchins Pd.
Horseshoe L.
Bog Falls
Camp No. 1
Litchfield's
Bog R.
Trout Pd.
Duck L.
Cone Mt.
Adirondack Div.
Long Pd.
Long Lake West
Sperry Pd.
Island Ho.
Clear Pd.
Round Pd.
Bog Stream
Buck Mt.
Round Pd.
Mohegan L.
Handsome Pd.
Buck Mt.
Bog Lake
Little Tupper Lake
Big
Little
Slim Pd.
Rock Pd.
Stony Pd.
Kempshall Mt.
Catlin Lake
Moose Pd.
Caughnawauga Club
Wolf Pd.
Rock Pd.
Big Brook
Pickwacket Pd.
Catlin Mt.
Flatfish Pd.
Camp
Salmon L.
Clear Pd.
Long Lake Ho.
Long Lake Village
Rich L.
Salmon L.
Moose Pd.
Sagamore Ho.
Owls Head
Mt. Sabattis
Goodenow
Carry Pd.
Whitney's
Deerland Lodge
Fishing Brook Mt.
Brandreth
Lit. Forked L.
Pilgrim Mt.
South Pd.
Mt. Joseph
Forked Lake
Raquette R.
Buttermilk Falls
Tongue Mt.
Camp
Forked L. Ho.
Minnow Pd.
Dun Brook Mt.
Wood's
Tirrell Pd.
Seven Chain Lakes
Hasbroucks
Bluff Point
Camp
Blue Mt. Lake
Blue Mt. Ho.
Blue Mt.
Cedar Mt.
West Mt.
Hill
Stott's
Camp
Eagle Lake
Blue Mt. Lodge
Cedar River
Brightside
Sunset Camp
Carry Inn
Rock River
Pisgah Mt.
Hunter's Rest
Marion R.
Pine Knot Camp
Utowana L.
Antlers
Golden Beach
Forest House
Rock L.
Cooley
Raquette Lake
Raquette Lake
Estelle Mt.
Camp
Blue Ridge
Wagner & Debes' Geog! Estab! Leipzig
0 1 2 3 4 5 10 15 Stat

il, ce qui est défendu aujourd'hui. Les lois sur la chasse sont sé- et il y a différentes réserves (v. p. 201), où la chasse est absolu- interdite. L'amateur fera bien de se lier au plus vite avec les chas- du pays.

CAMPEMENT (camping, c.-à-d. la vie dans des bivouacs sous des) est à l'ordre du jour dans les Adirondacks; on y trouve des camps te sorte, depuis le «Camp» permanent et confortable des habitués 'au gîte improvisé à la hâte du chasseur. On y fait fréquemment amping Parties» (dames et messieurs) avec des guides, un cuisinier provisions de bouche nécessaires. — En juin et juillet, on y souffre oup des cousins et des moustiques.

UIDES: dans tous les principaux centres; prix ordinaire de la journée, compris l'usage de leur canot, et de leurs ustensiles de cuisine et ble. L'entretien du guide est à la charge du voyageur; si le guide pas congédié au lieu de son domicile, il a droit au salaire jour- r complet et aux frais d'entretien, pour son retour. Pour de courtes enades, un guide et un canot suffisent à deux personnes; en cas ursions plus longues, il faut un guide pour chaque voyageur. Les s sont petits et légers, en sorte que le guide les transporte facile- sur ses épaules au delà des «carries» (portages), d'un lac à l'autre. n se sert pour cela de cheveaux, les frais de transport sont à la e du voyageur. Les canots n'ont de la place que pour de petits es. — L'*Adirondack Guides' Association*, fondé en 1891, délivre à ses res des certificats et des insignes. Il n'y a pas encore de tarif bien , et l'on exige pour une courte promenade le même salaire que une journée entière de travail pénible. La société dite *Brown's Guides' Association* (pour la partie O. des Adirondacks) a été fondée 00 et son siège est à Boonville (p. 217).

es HÔTELS des Adirondacks sont généralement bons et quelques-uns même somptueux; les prix diffèrent beaucoup suivant le genre de ison.

RAIS DE VOYAGE. Les frais d'un tour rapide dans les Adirondacks assez élevés, le salaire ($3) et l'entretien du guide ($1½) venant uter aux dépenses personnelles du voyageur ($3 à 5). Dans les par- de chasse et de «campement» (v. ci-dessus), on dépense naturelle- beaucoup moins qu'en visitant les hôtels. — Pour plus de détails les Adirondacks, v. le manuel de *S. R. Stoddard*, qui paraît tous les (Glen Falls, N. Y.; avec des cartes; prix, 25 c.). A recommander la carte spéciale ($1) de Stoddard.

A. De Plattsburg aux lacs St. Regis, Tupper et Saranac.

83 M. EMBRANCH. SUR CHATEAUGAY DU DELAWARE & HUDSON R. R., u'au (73 M.) *lac Saranac* en 3 h. ½ à 4 h. (prix, $3; de New York, ; de là au (9 M.) *lac Placid* en ½ h. (prix, $1; de New York, 9.80). ons-lits et wagons-salons directs de New York.

Plattsburg, v. p. 170. Le train passe aux casernes des E.-U. ourne à l'O. en remontant la vallée du *Saranac*, qu'il franchit deçà et au delà de (12 M.) *Cadyville*, et monte ensuite à dr., en ttant le fleuve. — 17 M. *Dannemora* (551 m.), avec la *Clinton son*; la ligne contourne ensuite le *Johnson Mt.* par un grand de à g.; à g., le *Lyon Mt.* (1168 m.). — 28 M. *Chazy Lake* 7 m.; hôt.: Chazy Lake Ho., $2½ à 4, bat. à vap. de la gare, c.), à l'extrémité S. du *lac Chazy* (truites), long de 6 kil.

34 M. *Lyon Mountain*, avec des mines de fer. Voitures (coaches, c.) de là aux hôt. (3 M. ½) *Ralph's Ho.* ($3), *Chateaugay* (4 M. ½;) et *Merrill's Ho.* ($2 à 2½), sur la rive E. de l'*Upper Chateau- y Lake*, long d'env. 6 kil. 500 sur 1 kil. 500 de large. Un petit

bateau à vap. dessert les deux lacs, et de l'extrémité N. du *Lower Lake* (lac inférieur), une voiture (coach) mène à la (6 M.) *Chateaugay Station,* sur la ligne du Rutland R. R. (p. 138). — La ligne tourne ensuite au S., en offrant une jolie vue à dr. sur les Chateaugay Lakes. — 54 M. *Loon Lake Station,* à l'extrémité N. du *Loon Lake,* long de 3 kil., est la station pour le (4 kil. au S.-E.; omnibus, 75 c.) *Loon Lake House* ($ 4 à 5), à l'extrémité S.-E. du lac. A dr., le *Loon Lake Mt.* et le *Long Pond.* Notre ligne court ici parallèlement avec l'Adirondacks Division du N. Y. C. & H. R. R. (v. p. 207). — 61 M. *Onchiota.* — 66 M. *Bloomingdale* (New St. Armand, à 3 kil. de la gare, $ 4), station pour *Paul Smith's,* à 11 kil. à l'O. (route sablonneuse, uniforme; omnibus, 75 c.; v. ci-dessous). — 73 M. *Saranac Lake* (v. p. 197). — 76 M. *Ames Mills*; 77 M. *Ray Brook* (Hotel, $ 3); 81 M. *Lyons.* — 82 M. *Lake Placid* (v. p. 200). La station est à env. 20 min. de l'extrémité S. du lac (omn. de presque tous les hôtels, 25 c.; une malle, 25 c.).

Le **Paul Smith's Hotel** ou *St. Regis Lake House,* grand hôtel (500 lits; $ 4 à 5 par jour; $ 21 à 30 par sem.), sur la rive N. du *Lower St. Regis Lake* (493 m.; dimensions, 3 kil.×1 kil. $^1/_2$), est un des centres les plus fréquentés de la région et un bon point de départ d'un tour en canot (avec guide) sur les lacs au N. des Adirondacks (à 6 kil. seulement de *Paul Smith's Station* sur la ligne de l'Adirondack & St. Lawrence Division du N. Y. C. & H. R. R., v. p. 207). Les deux lacs St. Regis sont entourés de «camps» (p. 195) en grand nombre; les eaux sont poissonneuses et les environs très giboyeux. A env. 5 kil. au N.-E. de l'hôtel, le *Sanatorium Gabriel* tenu par des sœurs de charité.

Le *TOUR décrit ci-après se fait fréquemment de Paul Smith's et donne une bonne idée des principales beautés des Adirondacks et des modes de voyage.

Le tour est long d'env. 65 à 75 kil. et demande 3 jours, si l'on ne s'arrête pas en route et ne fait pas d'excursions secondaires. Pour aller vite, le mieux est de prendre des guides et des canots pour tout le voyage; autrement, on en loue en route d'un endroit à l'autre (v. p. 195). On exigera que les guides prennent le chemin beaucoup plus beau dit «Seven Carry Route», parce qu'autrement ils préfèrent la «Big Clear Route», où il y a deux «carries» à chevaux ($ 1 à $ 1$^1/_2$) qui leur épargnent un peu de travail, mais qui augmentent les frais du voyageur. On expédiera, si l'on veut, les gros colis à Saranac Village, par le chemin de fer.

De Paul Smith's, franchir en canot le *Lower St. Regis Lake* ($^3/_4$ de kil.); en canot au (1 kil.) *Spitfire Pond,* qu'on traverse ($^3/_4$ de kil.); puis, en canot à ($^3/_4$ de kil.) l'*Upper St. Regis Lake* (493 m.), qu'on traverse jusqu'à son (3 kil.) extrémité S. A l'O., le *St. Regis Mt.*(880 m.).

Là commence le carry (portage; tarif pour le cheval, $ 1) pour le (3 kil.) *Clear Lake (Big Clear),* petit lac poissonneux, long de 3 kil., sur la rive N. duquel s'élève le *Rice's Lake Clear Hotel* ($ 3; recommandé). Un carry long de 6 kil. $1/2$ (cheval pour le transport du canot, $ 1$^1/_2$; voiture, 1 pers. 50 c.) mène de son extrémité S. au *Saranac Inn.*

La Seven Carry Route franchit six courts «carries» et six petits lacs et atteint le (5 kil.) *Little Clear Pond* (long de 1 kil. 1/2), à 3 kil. du Saranac Inn (14 kil. 1/2 de Paul Smith's). Ces deux routes croisent l'Adirondack Division du N. Y. C. & H. R. R.

Le ***Saranac Inn** (hôtel, dep. $4; bureau du télégraphe) se trouve à l'extrémité N. de l'Upper Saranac Lake, à 2 kil. de la *Saranac Inn Station* (p. 207).

L'***Upper Saranac Lake** (480 m.), long de 12 kil. et large de 3/4 de kil. à 5 kil., est un des plus grands lacs des Adirondacks. Il renferme un grand nombre d'îles et ses rives montagneuses sont couvertes d'épaisses forêts. Un petit bateau à vap. le dessert (trajet, 75 c.; tour du lac, $1), en relâchant au *Sweeny Carry* (aub.: Wawbeek Lodge, $4 à 8; bureau du télégraphe) sur la rive O., à l'*Indian Carry* (aub.: Rustic Lodge, $2 1/2), à l'extrémité S., et au *Bartlett's* ou *Saranac Club,* sur la rive E.

Wawbeek Lodge se trouve à 13 kil. à l'E. (diligence, $1 1/2) de *Tupper Lake Village*, sur la ligne du New York & Ottawa R. R. (p. 207). — Le portage dit *Sweeny Carry* (5 kil.; chev. pour le canot, $2, buckboard, 1 pers. 50 à 75 c.) mène au *Raquette River* (aub.: Tromblee's Inn, $2), qu'on peut remonter jusqu'à (env. 30 kil.) l'extrémité N. du *Long Lake* (p. 206), en profitant d'un carry à chev. ($1 1/4; voiture, 1 pers. 50 c.) qui contourne les *Raquette Falls;* ou bien on descend le cours de la rivière jusqu'au (18 kil.) *Tupper Lake* (p. 207). — L'*Indian Carry* conduit aux (1 kil. 1/2) *Stony Creek Ponds* (500 m.; Hiawatha Hotel, $3 à 4) et au (5 kil.) *Raquette River* (à env. 13 kil. de Tromblee's).

Du débarcadère pour Bartlett's, un court carry (1/2 kil.; chev., inutile, 50 c.) conduit au ruisseau qui se jette dans le (3/4 de kil.) *Middle Saranac Lake* ou *Round Lake* (470 m.). Des coups de vent s'abattant parfois des montagnes sur ce petit lac presque circulaire (4 kil. de diamètre), on prendra garde au temps. L'*Ampersand Mt.* (1015 m.) qui s'élève au S.-E. offre une vue très intéressante, toutefois le sentier sous bois jusqu'au sommet (4 kil.) n'est pas facile à trouver sans guide. A l'extrémité N.-E. du Round Lake, le canot entre dans la décharge de ce lac, que l'on descend ensuite jusqu'au (4 kil.) lac inférieur, en contournant les rapides à mi-chemin au moyen d'un court carry.

Le ***Lower Saranac Lake** (469 m.), long de 8 kil. et large de 1 à 2 kil., est un des lacs les plus charmants des Adirondacks, encaissé entre des montagnes boisées et tout couvert d'îles (il y en a, dit-on, 52). Près de son extrémité inférieure (N.-E.) se trouve le **Saranac Lake Village**, avec les gares des New York Central et Delaware & Hudson R. R. (p. 196) et l'un des principaux centres d'excursions des Adirondacks.

L'*Ampersand Hotel* ($4 à 7) se trouve sur la rive N. à une certaine hauteur au-dessus du lac. L'*Algonquin Hotel* ($3 à 4) s'élève tout près de la rive S. du lac (omn. de la gare, 50 c.). L'hôtel *Del Monte* ($3) est à 20 min. au N. du village. L'**Hotel Berkeley* ($3 à 5) et l'*Hot. Riverside* ($2 à 3) sont les principales maisons du village proprement dit. A 20 min. au N.-E. du village, l'*Adirondack Sanitarium* (pour les phtisiques).

Du Saranac Lake au Lake Placid (p. 200), 16 kil. par la route de voit. (coach, $1 1/4); chemin de fer, v. p. 196. La route tourne à dr. dar

le village, à $^1/_2$ h. du lac, et passe au (4 kil.) *Ray Brook House* (p. 196). A la bifurcation: à g. au (5 kil.) *Lake Placid*, et à dr. à (8 kil.) *North Elba Post Office* (p. 199).

Du Saranac Lake, on s'en retourne à *Paul Smith's,* en chemin de fer (v. p. 207).

B. De Port Kent à l'Ausable Chasm et au lac Placid.

Port Kent (p. 215) se trouve sur la rive O. du *lac Champlain* (p. 213), à peu près en face de *Burlington* (p. 137; bateau à vap.), et à 8 h. $^1/_2$ de New York en chemin de fer (v. R. 19 *B*; prix du trajet, $ 7.60).

Un court embranchement mène de Port Kent, en 20 min., à (2 M. $^1/_2$) l'*Ausable Chasm* (hôt.: *Ausable Chasm Hotel, dans un beau site, $ 4) et à (6 M.) *Keeseville.*

L'****Ausable Chasm,** la gorge de l'Ausable River, est une des formations rocheuses les plus extraordinaires à l'E. des Montagnes Rocheuses et qu'on ne manquera pas de visiter. L'*Ausable River* (rivière Au Sable), torrent large et impétueux, court ici dans une gorge formée par l'érosion des eaux, large seulement de 6 à 12 m., et encaissée entre des parois de grès perpendiculaires et hautes de 30 à 50 m. Des sentiers et des ponts facilitent l'accès de la gorge; la descente des rapides en canot est une entreprise riche en émotions, mais tout à fait sans danger. On y a trouvé un grand nombre de pétrifications intéressantes (*Lingula antiqua, Trilobites*).

L'entrée (75 c.; canot, 50 c.) du Chasm est un peu au N. du **Trestle Bridge* (pont de charpente), à quelques min. de l'Ausable Chasm Hotel. A l'extrémité supérieure de la gorge, à g., les ***Rainbow** ou **Birmingham Falls,** chutes hautes de 21 m.; dans le voisinage, les *Horseshoe Falls,* qui sont moins hautes. On suit le sentier à dr. qui franchit des rochers qu'on croirait polis artificiellement et contourne l'*Elbow;* sur l'autre rive, le *Pulpit Rock,* haut de 40 m. En aval du *Split Rock* (à g.), un pont franchit le torrent. Plus loin, on a donné aux formations du rocher différents noms, entre autres: *Devil's Oven* (four du Diable, à dr.), *Hell Gate* (porte de l'Enfer), *Jacob's Ladder* (échelle de Jacob, à dr.), *Devil's Punch Bowl* (bol de punch du Diable, à g.), *Jacob's Well* (puits de Jacob, à g.), *Mystic Gorge* (à g.), *Shady Gorge* (à dr.), la *Long Gallery, Point of Rocks* (à g.), *Hyde's Cave* (à dr.), *Column Rocks* (à dr.) et le *«Post Office»* (à g.). On atteint ensuite l'*Upper Flume* (biez supérieur), à l'extrémité inférieure duquel on passe sur le *Table Rock,* qui est plat; c'est ici que commence la descente en canot et beaucoup de visiteurs reviennent sur leurs pas. A dr. s'élèvent les **Cathedral Rocks* et la **Sentinel,* haute de 30 m. Le canot franchit d'abord le **Grand Flume,* dont les parois de rocher s'élèvent à plus de 50 m. de hauteur, tandis que le torrent n'est large que de 4 m. et profond de 18 m. En aval du Flume, on traverse un passage où les eaux sont calmes; ensuite viennent les **Rapids* (rapides), que le canot descend comme une flèche jusqu'au débarcadère à l'extrémité de la gorge. De là on s'en retourne à pied ou en voit. à (2 kil. $^1/_2$) l'hôtel.

En été, des voitures (coaches) font le service t. l. jours de l'Ausable Chasm Hotel au (32 M.) *lac Placid* (p. 200; prix du trajet, $ 4) par (3 M. $^1/_2$) *Keeseville,* (13 M.) *Ausable Forks Station* (p. 170) et (21 M.) *Wilmington* (v. p. 200).

C. De Westport à Elizabethtown, à Keene Valley et au lac Placid.

Adirondack Lodge. Indian Pass.

Westport (hôt.: * *Westport Inn*, au débarcadère, $4; *Richards*, $2; *The Westport*, à la gare, $2, modeste, ne pas le confondre av. le Westport Inn), village d'env. 500 hab. sur la rive O. du lac Champlain, à 40 kil. au S. de Port Kent (p. 198) et à 16 kil. au N. de Port Henry (p. 214), est la principale clef de la plus belle partie des Adirondacks. De New York à Westport, 7 h. en train express, pour $6.81 (v. R. 19 *B*). Des voitures (coaches) vont de Westport par (9 M.) *Elizabethtown* ($1) à *Keene Valley* (24 M.; $2 1/2), au lac *Placid* (36 M.; $4) et à l'*Adirondack Lodge* (36 M.; $4 1/2).

9 M. **Elizabethtown** (183 m.; hôt.: *Windsor*, $3 à 4; *Deer's Head Inn*, $2 à 4; *Maplewood Inn*, à 20 min. au N., ouvert toute l'année, $2 à 3), petit village, dans un site riant, sur le *Boquet River*, dans la *Pleasant Valley* qui est bien nommée.

Excursions intéressantes: au *Cobble Hill* (546 m.), immédiatement au S.-O. du village; au *Raven Hill* (580 m.), à l'E.; et au **Hurricane Mt.* (1123 m.), à 8 kil. à l'O. (étroit chemin de voit., puis sentier en 3/4 d'h. jusqu'au sommet, avec une belle vue). Du côté O. de l'Hurricane Mt., l'hôtel dit *Willey House* ($3). — Au S. une route carrossable mène au (32 M.) *Schroon Lake* (p. 208; voiture, 3 fois par sem., $2 1/2), par (8 M.) *Split Rock Falls*, (10 M.) *Euba Mills* et (23 M.) *Schroon River Post Office*. — Au N., une route conduit à (35 kil.) *Keeseville* (p. 198), en passant au *Poke o' Moonshine Mt.* et à l'*Augur Lake.*

La *ROUTE D'ELIZABETHTOWN AU LAC PLACID (45 kil.), de laquelle se détachent au S. les routes de Keene Valley et de l'Adirondack Lodge, traverse une des plus belles parties des Adirondacks. Elle se dirige à l'O. et passe entre le *Hurricane Mt.* (v. ci-dessus) à dr. et quelques collines à g. A g. s'ouvre la (16 kil.) *Keene Valley* (p. 200). La route tourne au N. et atteint (3 kil.) *Keene Village* ou *Keene Centre* (300 m.; hôt., dîn. 75 c.); elle fait ensuite un violent coude à g. et monte au S.-E. aux beaux (6 kil. 1/2) **Cascade Lakes* (620 m.; truites). A dr., le *Pitch Off Mt.* (1042 m.) se dresse à pic, en laissant à peine de la place à la route; de l'autre côté des lacs, le *Long Pond Mt.* (1247 m.), également escarpé. Le **Cascade Lake House* (10 kil. de Keene; $3, dîn. $1) est le rendez-vous des pêcheurs à la ligne. En face, beau coup d'œil sur les montagnes au bord du lac Placid.

4 M. *Ames's Mountain View House* (incendié en 1903). A g. on aperçoit, entre autres, les *Mts. Marcy* et *Mc Intyre* (p. 203), les sommets les plus élevés des Adirondacks. Au bout d'env. 1 kil. 1/2, à *North Elba Post Office,* la route pour (8 kil.) l'*Adirondack Lodge* (p. 203) se détache à g.; 1 kil. 1/2 plus loin, à dr., la route de voit. pour le Wilmington Notch (p. 200) longe le cours de l'*Ausable River*. Immédiatement après, on franchit la rivière; au bout de 3/4 de kil., un poteau indique à g. le chemin pour (3/4 de kil.) *Jo!*

Brown's Farm (v. ci-dessous). Env. 20 min. plus loin, la route pour le (5 kil.) *lac Placid* se détache à dr. de la grande route qui conduit plus loin au (16 kil.) *Saranac Lake Village.*

Le ***lac Placid** (*Lake Placid;* 566 m.), long de 6 kil. et large de 3 kil., est encadré de belles montagnes et ses rives sont couvertes d'hôtels et de villas. Dans le lac, les trois îles: *Hawk, Moose* (au Placid Park Club) et *Buck Island.* Tout près de l'extrémité S., le petit *Mirror Lake* (565 m.), long de 1 kil. 1/2 et large de 1/2 kil. A l'extrémité N.-E. du lac Placid s'élève le *Whiteface Mt.* (v. ci-dessous); à l'O., le *Mc Kenzie Mt.* La *vue au S. embrasse (de g. à dr.): les Mts. Gothic, Saddleback, Basin, Marcy, Colden et McIntyre; à dr. de ce dernier, l'Indian Pass (p. 204).

La plupart des hôtels et des aub. entourent l'extrémité S. du lac Placid et du Mirror Lake: **Stevens House* (600 m.; $ 3 1/2 à 6), sur la croupe qui sépare les deux lacs; *Grand View Hotel* ($ 3 1/2 à 7), au S. du Stevens Ho.; **Lake Placid Inn* ($ 3 1/2), au N.-E. du Stevens Ho., avec vue sur les deux lacs; **Ruisseaumont Ho.*, au N. de ce dernier, $ 4 à 6; *Homestead*, entre les hôtels Grand View et Stevens, $ 3; *White Face Inn*, dans un site isolé, sur la rive S.-O. du lac Placid, $ 4; *Undercliff*, sur la rive O. du lac Placid ($ 12 à 20 par sem.). Le *Camp Asulykit* à *Mr. McCutcheon*, près du White Face Inn, est un des plus beaux des Adirondacks.

Sur les côtés S. et E. du Mirror Lake s'étend le vaste parc du Lake Placid Club (adresse: Morningside, à New York), société de sport Contribution annuelle, $ 10. Les hôtes présentés par un membre peuvent séjourner 14 jours dans la maison du club (ch. 50 c. à $ 6); les étrangers peuvent d'ordinaire y déjeuner ou y dîner en le demandant au bureau. Adirondack Lodge (p. 203) appartient également au club.

Excursions: au **Whiteface Mt.** (1484 m.), de l'extrémité N. du lac, en 2 h., très intéressante; guide préférable. La *vue embrasse tous les principaux sommets des Adirondacks, les lacs Champlain, Saranac et Tupper, ainsi qu'env. 60 autres petits bassins, et s'étend au N. jusqu'au Canada et au St-Laurent. Descendre, si l'on veut, à (10 kil.) Wilmington (v. ci-dessous), par un étroit chemin de voitures. — Le *Mc Kenzie Mt.* (972 m.) se gravit en 2 h. (pas de sentier). — **John Brown's Farm** (pour le chemin, v. ci-dessus) se trouve dans un site solitaire, à 5 kil. au S. du lac Placid. John Brown (v. p. 307) y demeura de 1849 à 1859, année de sa mort: il repose dans un petit enclos près de la maison. Les piétons peuvent raccourcir de 3 kil. le chemin de l'*Adirondack Lodge* (p. 203), en descendant de John Brown's à l'*Ausable River*, qu'ils franchiront à gué sur des pierres, et en suivant un chemin sous bois, qui débouche au bout de 3 kil. sur la route.

La *route pour (26 M.) Ausable Forks, par le Wilmington Notch, se détache à g. (N.) de celle d'Elizabethtown (voit., $ 2 1/2), à 6 kil. 1/2 au N.-E. du lac Placid. Le **Wilmington Notch* est un étroit défilé du côté S.-E. du *Mt. Whiteface* (v. ci-dessus), que traverse le bras O. de l'Ausable, laissant à peine assez de place pour la route. 10 kil. plus loin, *Wilmington* (hôt.: Bliss Ho., $ 2), bon point de départ pour l'ascension du Whiteface (v. ci-dessus; cheval de selle, $ 4; guide, $ 3). 16 kil. plus loin, *Ausable Forks* (stat. du chemin de fer, v. p. 170), au confluent des deux bras de l'Ausable.

Autres excursions du lac Placid: à l'*Adirondack Lodge* (16 kil.; p. 203) à la *Keene Valley* (34 kil.; v. ci-dessous), etc.

La ****Keene Valley** (pour les routes d'accès, v. p. 199), qui s'étend de *Keene Village* (p. 199) à 13 kil. au S., est peut-être le quartier le plus convenable pour un séjour dans les Adirondacks, grâce à sa richesse en paysages riants ou sévères, et à sa situation,

qui en fait un excellent centre d'excursions de tout genre. Cette vallée, que traverse le bras E. de l'*Ausable,* est entourée de deux chaînes de montagnes, dont les points culminants sont à l'E. le *Hopkins Peak,* le *Giant Mt.* et le *Noon Mark,* et à l'O. le *Mt. Porter,* les *Twin Mts.* et le *Wolf's Jaws Mt.* La coloration des feuilles en automne y est d'une beauté indescriptible.

Une bonne route traverse la vallée, en passant à différents hôtels et au (8 kil. de Keene Village, p. 199) *Keene Valley Village* (312 m.). Les hôtels sont énumérés ci-après du N. au S. en remontant la vallée. Les touristes choisiront leur demeure aussi près que possible de l'extrémité supérieure de la vallée. Hôt.: *Estes House* ($2), sur la rive E. de la rivière, au pied du Prospect Hill; *Adirondack House* ($2 1/2), à l'O. du village; *Tahawus Ho.* ($2 1/2), dans le village, à dr. ***St. Hubert's Inn** (410 m.; dep. $4) est une grande maison parfaitement organisée, à l'extrémité supérieure de la vallée, et qu'entourent un grand nombre de villas particulières, dont les propriétaires prennent leurs repas à l'hôtel. *Vue splendide; immédiatement en face s'élève le Noon Mark, avec la longue croupe du Giant Mt. et du Hopkins Peak, à g., et le cône du Mt. Colvin, à dr. Au N., le regard plonge dans la Keene Valley; au S.-O., la route pour les Ausable Lakes, entre le Mt. Colvin et le Mt. Resegonia.

Pour les EXCURSIONS décrites ci-après on a pris le St. Hubert's Inn comme point de départ, mais il sera facile de les modifier suivant le centre d'où l'on partira. — La Keene Valley possède une société de guides bien organisée (liste des guides dans les hôtels). Le tarif est de $3 par jour, ou bien pour toute autre excursion; il n'y a pas encore de tarif détaillé. — L'Adirondack Trail Improvement Society rend des services en établissant des chemins de piétons.

Aux ***Ausable Lakes** (24 kil. aller et retour), principale excursion de la Keene Valley. Ces lacs se trouvent dans l'*Adirondack Mountain Reserve,* territoire d'env. 4500 hect. au S. de la Keene Valley, propriété d'une société. Les simples touristes peuvent les visiter sans difficultés, mais les guides autorisés ont seuls le droit d'avoir des canots sur le lac supérieur. L'entrée de la réserve se trouve un peu au S.-O. du St. Hubert's Inn (péage pour les voit., $1/2 à $1; entrée gratuite pour les piétons). Une route construite par la société conduit de là au (6 kil.) ***Lower Ausable Lake** (lac inférieur; 597 m.; hangar aux bateaux avec rafraîch., canots à louer), lac long d'env. 3 kil., encadré de belles montagnes boisées qui se dressent à pic. A g. s'élève l'*Indian Face* ou *Indian Head* (772 m.; 1/2 h., *vue), un mamelon du *Mt. Colvin;* à dr. les belles formes des *Gothics* et du *Mt. Resegonia* ou *Sawteeth.* Du hangar aux bateaux on peut aller en canot (1 à 3 pers., 15 c., toute pers. de plus, 5 c.) au (10 min.) débarcadère pour les *Rainbow Falls,* cascade haute d'env. 30 m. semblable à un voile, où se forment des arcs-en-ciel de midi à 2 h. — De l'extrémité supérieure du lac, un chemin de piétons conduit à (2 kil.) l'***Upper Ausable Lake** (lac supérieur; 606 m.), long de 3 kil., un des lacs les plus charmants des Etats-Unis. A dr. s'élèvent (de g. à dr.) les Mts. Skylight, Haystack, Bartlett, Basin, Saddle- back, Gothics et Resegonia; à g. le Mt. Colvin et la Boreas Range (le Mt. Marcy n'est visible d'aucun des deux lacs). Le lac est entouré de «Camps» appartenant aux guides, où l'on prépare d'ordinaire un repas avant de s'en retourner. On peut y séjourner plusieurs jours (25 c. par nuit et par pers.). Avant de repartir, on remontera en canot le ruisseau qui débouche dans le lac jusqu'à (1/2 h.) l'*Elk Lake Trail* (v. ci-dessous) et l'on suivra ensuite le cours de l'eau (éviter les sentiers qui mènent à g.) jusqu'au (20 min.) **Panorama Bluff*, avec une splendide vue sur les montagnes (de g. à dr.: les Mts. Allen, Skylight, Marcy, Haystack, Bartlett, Basin, Saddleback, Gothics, Resegonia). Ascension du *Mt. Marcy*, v. p. 203. — Un sentier sous bois, qui commence à 3 kil. de l'extrémité supérieure de l'Upper Ausable Lake, conduit au S.-E., par la *Boreas Mt. Range* à (9 kil.) l'*Elk Lake* (603 m.), d'où une route carrossable mène au S. à (8 kil.) celle de Tahawus (p. 203) pour le *Schroon River Post Office*, à 8. kil. à l'E.

Excursions plus courtes. Aux *Russell Falls*, en 10 min. par un sentier qui descend au S.-O. derrière le St. Hubert's Inn. — A 1 kil. à l'E. de l'hôtel, les *Roaring Brook Falls*, chutes hautes d'env. 90 m., qui se précipitent d'une paroi de rocher du côté O. du Giant. Suivre la route pour Port Henry jusqu'à la (10 min.) bifurcation, tourner à g., franchir un petit pont et couper à dr. à travers champs jusqu'aux barrières à l'entrée de la forêt. L'étroit chemin de voitures conduit tout droit au pied des chutes. — Sur la route pour Port Henry, 1/2 h. plus loin, le *Chapel Pond* (487 m.; à dr.). Un peu plus loin, un sentier à pic monte à g. en 20 à 30 min. au *Giant's Washbowl* (cuvette du Géant; 685 m.), petit lac de montagne solitaire, au pied d'une immense paroi de rocher. Un sentier, indiqué par des encoches aux arbres (blazes), conduit de là à (20 min.) l'extrémité supérieure des Roaring Brook Falls (v. ci-dessus), d'où l'on revient à la route, en descendant sur la rive dr. du ruisseau (un tour de 6 à 8 kil. ou de 2 à 3 h. en tout). — On peut y joindre une visite (2 h. de plus) du *Round Pond* et des *Boquet Falls* (chemin mal tracé; guide nécessaire). — Pour les (5 kil.) *Cathedral Rocks*, suivre la route pour les Ausable Lakes et franchir au bout de 10 min. un pont rustique à dr. — On peut y joindre une visite des petites *Cathedral Falls* (petit garçon pour montrer la route). — A l'*Artist's* ou *Chapel Brook*, 2 kil. 1/2. Suivre le chemin des Roaring Brook Falls (v. ci-dessus) jusque dans le bois et prendre ensuite le premier sentier à g.

Courses de montagnes (pour les six premières, guide pas indispensable aux expérimentés). — Au ***Noon Mark** (1088 m.), en 1 h. 3/4 à 2 h. 1/2. On prend à dr. de la route pour Chapel Pond immédiatement derrière la villa Adler et l'on monte bientôt à une (35 à 45 min.) roche escarpée (vue), par un large chemin du côté g. d'une ravine; de la roche, on franchit en 25 à 35 min. la crête qui s'élève doucement, puis à pic en 30 à 40 min. au sommet. La *vue embrasse la Keene Valley et les montagnes qui l'entourent: le Mt. Dix avec sa curieuse bosse (au S.), le Nippletop et le groupe du Mt. Marcy. — Au **Mt. Colvin** (1242 m.), en 2 à 3 h. Le sentier se détache à g. de la route pour les Ausable Lakes à env. 5 min. en deçà du lac inférieur et monte du côté g. de l'*Indian Face* (v. ci-dessus; poteau indicateur). Au bout de 35 min., sentier à g. pour le (5 min.) *Wizard's Washbowl*. 1/2 h., à g., sentier pour les (6 min.) *High Falls*; 5 min., à g., sentier (trail) pour les *Fairy Ladder Falls* et le *Nippletop* (1408 m.); 35 min., à dr., une haute roche blanche; un peu plus loin, un énorme rocher et une petite source (à dr.); 20 min., au sommet (le point culminant se gravit par des échelles). La *vue au N. embrasse les Ausable Lakes et les sommets les plus élevés des Adirondacks (de à g. dr.: les Mts. Skylight, Marcy, Haystack, Basin, Gothics précédés du Sawteeth, et le Wolf's Jaws). — *Au **Giant Mt.** (1409 m.), en 2 h. 1/2 à 3 h. 1/2. Le sentier se détache à g. du chemin pour les Roaring Brook Falls (v. ci-dessus) immédiatement derrière les barrières (12 à 15 min.; v. ci-dessus); 15 à 20 min., *Corduroy Bridge*; on se dirige plus loin d'après les encoches aux arbres jusqu'au (3 min.) ruisseau et l'on monte (1 h. à 1 h. 1/4) par un sentier bien tracé, indiqué également par des encoches (le sentier à dr. près de la bifurcation est moins raide). Puis il faut 1/2 h. à 3/4 d'h. d'escalade sur des rochers jusqu'à l'extrémité du contrefort S. et au (1/2 h.) sommet, avec une vue splendide sur le lac Champlain, les Green Mts. et, quand le ciel est serein, sur le Mt. Washington (p. 155), au loin. — Au **Hopkins Peak** (973 m.), en 2 h. 1/2 à 3 h. Descendre la vallée sur la route, au bout d'env. 5 kil., en deçà du Tahawus Ho. (p. 204), tourner à dr. et franchir l'Ausable, puis suivre la route à dr. jusqu'à une (10 min.) maison, derrière laquelle le sentier commence. 1 h. 1/2 à 1 h. 3/4, une source; un peu plus loin, le sentier passe sur le roc nu (prendre note de quelques signes pour se reconnaître au retour); 35 à 45 min., le sommet. — Au **Mt. Baxter** (731 m.), en 1 h. 1/2 à 2 h. 1/2. Le sentier commence à 1/4 d'h. du cottage d'«Old Mountain Phelps» (1/4 d'h. du Tahawus Ho.). Le **Balcony*, une saillie rocheuse du sommet O., offre une vue splendide sur la Keene Valley, etc. (l'ascension du sommet central, le plus élevé, en 20 min. de plus, n'en vaut guère la peine). — Aux **Gothics** (1445 m.),

en 2 h. 1/2 à 3 h. 1/2. Le sentier commence à dr. de la route pour les Ausable Lakes, à 3 kil. du St. Hubert's Inn. Il est d'abord assez mal tracé, mais s'améliore au delà de (1/4 d'h.) l'Ausable. 3 min., une cascade; 1 h. 1/2, un pont (qui reste à dr.); 1/2 h., un vallon avec un bassin marécageux. Du (15 à 20 min.) sommet, excellent coup d'œil sur le Mt. Marcy qui est voisin et à dr. sur le Mc Intyre; plus loin, au N., sur le lac Placid et le Whiteface, et à l'E., sur le Dix Mt., avec sa bosse. — L'ascension du ***Mt. Marcy** ou *Tahawus* (Fendeur de Nuées; 1629 m.), le sommet le plus élevé des Adirondacks, demande 2 jours (tour grandiose, mais pénible, seulement avec un guide; à déconseiller aux novices). On couche au Boulder Camp (v. ci-dessous); descente, si l'on veut, à l'Adirondack Lodge (v. ci-dessous). Si l'on «campe» au bord de l'Upper Ausable Lake (p. 201), on peut faire le tour en une journée (montée, 4 à 5 h.; descente, 3 à 4 h.). Le sentier (long de 11 kil.) commence au bord du *Cold Slough*, petite baie de l'Upper Ausable Lake, à 2 kil. 1/2 de son extrémité S., et franchit d'abord un sol marécageux. Au bout de 25 min., un sentier se détache à dr., le nôtre continue tout droit; 1/4 d'h. après, *Lookout Point*, un banc de sable élevé. On monte ensuite plus rapidement; au bout de 40 min., on franchit le *Marcy Brook;* 10 min. plus loin à dr., sentier pour le (5 min.) *Boulder Camp* (v. ci-dessus). Le sentier devient escarpé et glissant; 40 min., une croupe sépare le *Skylight* (1500 m.; à g.) du Mt. Marcy; il y a une source d'eau potable et les restes du *Summit Camp*. Ensuite on franchit (25 min.) les roches (ledges) abruptes, où il n'y a plus de sentier, et l'on est en 1/4 d'h. au sommet, d'où l'on a une *vue étendue sur l'ensemble des Adirondacks, avec le lac Champlain et les Green Mts. à l'E. Au S.-E., l'étroite et profonde *Panther Gorge* sépare le Mt. Marcy du sombre *Haystack*. Au pied de la montagne au S.-O., le *Tear of the Clouds* (Larme des Nuées), petit lac à 1316 m. d'alt., la source la plus élevée de l'Hudson (p. 172). Le sentier du sommet à l'*Adirondack Lodge* est long de 12 kil. (v. p. 204). — De la Keene Valley, on peut encore gravir: le *Dix Mt.* (1476 m.; une longue journée de marche); le *Haystack* (1499 m.; 1 jour); le *Nippletop* (1428 m.; 8 h.); et le *Mt. Porter* (à l'extrémité E., 1155 m.; 3 h. 1/2 à 4 h. 1/2).

De la Keene Valley au *Schroon Lake* (p. 208), par la route de Port Henry (p. 202) jusqu'aux (13 kil.) *Euba Mills;* pour le reste de la route, v. p. 208. — Il n'y a pas de route directe et commode de la Keene Valley au district du *Long Lake* ou du *Blue Mountain*. Le mieux est de suivre le sentier (trail) qui franchit la *Boreas Range* (p. 201), ou bien on ira par le sentier de *Tahawus* (p. 204); ou encore par le *Saranac Lake* (p. 197); ou enfin en chemin de fer, par Westport, à *Saratoga;* pour la route de là, v. p. 208.

L'***Adirondack Lodge** (658 m.), petit hôtel confortable à 8 kil. au S. de la route, du côté N. du Mt. McIntyre, et enfoui en pleine forêt vierge appartient au Lake Placid Club (p. 200). La maison qui avait l'aspect d'un «blockhaus» en madriers a été incendiée en 1903, mais on la reconstruit. Devant la maison, le joli petit *Heart Lake,* dans les eaux duquel se réflète le *Mt. Jo* (v. ci-dessous), en face du Mt. Mc Intyre. La vue de la tour s'étend sur un océan de feuillage, sans le moindre vestige d'habitations humaines. Au S. il n'y a plus de routes et les seules voies de communication sont des «trails» (sentes) dans les forêts vierges, que remplacent parfois de simples marques ou «blazes» (encoches aux arbres; guide presque partout désirable).

Excursions. A l'*Avalanche Lake*, 8 kil. Le sentier sous bois se dirige au S. Le joli petit lac (862 m.) sépare le Mt. Mc Intyre du Mt. Colden. Le sentier continue du côté O. jusqu'au (2 kil. 1/2) *Lake Colden* (844 m.; hutte de troncs d'arbres) et conduit de là à l'O. au (11 kil.) *Tahawus Club* (p. 204), par le (3 kil.) *Calamity Pond*. — Au *Mt. Jo* (env. 900 m.), en 1/2 h. à 3/4 d'h., vue intéressante. — Au ***Mt. McIntyre** (1558 m.), second

cime des Adirondacks pour la hauteur, en 2 à 3 h. (descente en 1 h. 1/2 à 2 h.; sentier à pic, surtout au sommet; guide à conseiller). Le sentier contourne le côté O. du *Mt. Wright* (à g.); à mi-hauteur, la petite chute dite *Silver Cascade* et la *Hermit's Cave*. La *vue embrasse le Mt. Marcy (tout près au S.-E.), le lac Colden, le Colden Mt., les Saranac Lakes, les belles formes des Gothics, les nobles contours du Whiteface, le précipice grandiose du Wallface (v. ci-dessous), le Mt. Seward, etc. — Le ***Mt. Marcy** (p. 203) se gravit en 4 à 5 h., par un sentier long de 12 kil. (descente en 2 h. 1/2 à 3 h. 1/2; guide nécessaire). La première moitié de l'ascension, sur un sol marécageux, est très fatigante. Le sentier passe aux *Crystal Falls* et à la *Tahawus Cabin*, non loin du sommet. Si l'on veut descendre à la Keene Valley, on commandera par télégraphe un canot pour la baie de l'Upper Ausable Lake (p. 201), et l'on couchera au Boulder Camp (p. 203). Le chemin le plus court de l'Adirondack Lodge à la Keene Valley est le sentier longeant le Slide Brook, qui débouche près du Tawahus House (p. 201). — Un sentier (trail) conduit de l'Adirondack Lodge à la (8 à 9 kil.) *John Brown's Farm* (p. 200). A l'*Iroquois Ravine* et au *Scott's Pond*, v. ci-dessous.

De l'Adirondack Lodge à Adirondack (Tahawus Club), au lac Henderson et à Tahawus, par l'Indian Pass, 37 kil. (9 à 10 h.; guide nécessaire). Le sentier commence à l'extrémité O. du *Heart Lake* et mène au S.-O. par une forêt vierge. A env. 5 kil., à g., le sentier qui traverse l'*Iroquois Ravine*, belle gorge dans le versant du Mt. McIntyre. Env. 3 kil. plus loin (2 h. de l'Adirondack Lodge) on atteint le *Fish Camp*, où les guides préparent parfois un repas et où se détache à dr. le sentier pour le *Scott Pond*, à 5 kil. au S.-O. Puis on franchit à plusieurs reprises des rochers (pénible, mais sans danger) jusqu'au (3/4 d'h.) *Summit Rock*, au milieu de l'***Indian Pass** (896 m.), gorge grandiose qui sépare le Mt. McIntyre du Mt. Wallface. En avant la vue s'étend bien loin sur les forêts jusqu'au lac Henderson (390 m. plus bas), tandis qu'à dr. la grandiose paroi de rocher du ****Wallface** (1185 m.) se dresse à pic à une hauteur de 390 m. Les sources de l'Hudson qui coule au S. et de l'Ausable qui court au N. jaillissent ici tout près l'une de l'autre. [Si l'on ne veut pas aller à la Blue Mountain (p. 206) par cette route, on fera mieux de revenir sur ses pas, parce que la vue embrasse tout le défilé et que le sentier est mauvais plus loin. De bons marcheurs peuvent toutefois continuer jusqu'au lac Henderson et revenir à l'Adirondack Lodge par la route du lac Colden (v. p. 203)]. Le sentier descend d'abord à pic, par des rochers, et s'améliore ensuite. Au bout de 8 kil. (2 h.) du Summit Rock, on atteint le *lac Henderson* (571 m.) et l'on suit sa rive E. jusqu'au (3 kil.; 3/4 d'h.) hameau abandonné dit *Adirondack* ou les *Upper Iron Works*, où se trouve la maison du *Tahawus Club* (il faut être présenté). Le *Mt. Marcy* (p. 203) se gravit d'ici en 5 à 6 h. par un sentier long de 19 kil., qui va au lac Colden par le *Calamity Pond* (v. p. 203), tourne ensuite à dr. et passe au Tear of the Clouds (p. 203; guide nécessaire). A l'O., le *Mt. Santanoni* (1415 m.); au N.-O. (13 kil.), le *Mt. Seward* (1336 m.). Les usines à fer ont été fondées en 1826 par Mr. Henderson, mais abandonnées après sa mort (1845) due à un accident arrivé sur les bords du Calamity Pond (p. 203). — D'Adirondack une belle route se dirige au S., en passant au *lac Sanford* (548 m.; longueur, 6 kil.) et mène à (16 kil.) *Tahawus*, où le Tahawus Club a une autre maison et d'où l'on peut aller plus loin en voit. à dr. (O.) à l'*Hotel Sagamore* (30 kil.), au bord du *Long Lake* (p. 206), ou bien à g. (E.) au (30 kil.) *Schroon River Post Office*, à 13 kil. au N. du *Schroon Lake* (p. 208).

D. D'Utica à Malone par les lacs Tupper et Saranac.

167 M. Adirondack Division du N. Y. C. & H. R. R., en 5 h. 1/4 à 7 h., pour $ 5 (wagon-salon, $ 1). Wagons directs de New York: à *Tupper Lake Junction* en 9 h. pour $ 8.14; à *Saranac Inn* en 10 h. pour $ 8.59; au *Raquette* Lake en 9 h. 1/2 pour $ 7.59; et à *Malone* en 11 h. pour $ 9.35 (wagon-salon ou wagon-lit, $ 2). La ligne traverse du S. au N. toute la

région dite *Adirondack Wilderness* (p. 194) et c'est la principale route de New York aux Adirondacks.

Utica, v. p. 216. La ligne tourne au N.-O. 17 M. *Trenton Falls* (p. 217). On franchit plus loin le *West Canada Creek*. — 21 M. *Remsen* (p. 217). 30 M. *Forestport*, station pour le *lac Honnedaga*, situé au S.-E. — 35 M. *White Lake* (Studor's Hotel, à $^1/_4$ d'h. au S.-O. de la gare, $2). — 46 M. *Otter Lake* (hôtel, $2 à 3). — 43 M. *McKeever*, stat. pour *Moose River* à l'O. et *Woodhall Lake* à l'E. Puis, un pont sur le *Moose River*. — 52 M. *Fulton Chain*; embranch. au N.-E. sur (2 M.) *Old Forge* (Forge Ho., dep. $3), d'où un petit bat. à vap. remonte les **lacs Fulton.**

Les huit **lacs Fulton** (512-549 m.) sont reliés entre eux par des cours d'eau. Leurs bords forment un séjour d'été très fréquenté par les sportmen et les pêcheurs à la ligne. Le bat. à vap. traverse les trois premiers lacs dits *First*, *Second* et *Third Lake* (Bald Mountain Ho., sur ce dernier, $ 3) jusqu'à l'extrémité du *Fourth Lake* (quatrième lac; hôt.: Eagle Bay Ho., $ $3^1/_2$ à 4; Cedar Isle Camp, $ $2^1/_2$ à 3, Rocky Point Inn, dep. $4; Hess Inn, $ 3; Arrowhead, $ 3 à 7). A l'Eagle Bay le bateau est en coöncidence avec les trains du Raquette Lake Railway (v. ci-dessous). — De l'hôtel Arrowhead, à l'angle S.-E. du lac, un omnibus côtoie le petit *Fifth Lake* (cinquième lac) jusqu'au *Sixth Lake* (sixième lac), qui est desservi par un bat. à vap. ainsi que le *Seventh Lake* (septième lac; Seventh Lake Ho., $ $2^1/_2$). On peut parvenir en 3 à 4 h. au *Raquette Lake* (v. ci-dessous) avec des canots, en traversant plusieurs carries (p. 195), l'*Eighth Lake* (huitième lac) et le *Brown's Tract Inlet*.

Au de là de Fulton Chain, la ligne suit le bras N. du Moose River. — 57 M. **Clear Water,** où la ligne du Raquette Lake se détache à dr.

De Clear Water au Raquette Lake: 18 M. $^1/_4$, chemin de fer en 50 min. pour 95 c. La ligne franchit le bras N. du Moose River. 2 M. *Rondaxe*, sur le lac du même nom. — 6 M. *Bald Mountain*, sur le Third Lake (v. ci-dessus); 7 M. *Fairview*. — 9 M. *Eagle Bay* (v. ci-dessus). — 12 M. *Uncas Road*, d'où une route privée conduit au S.-E. au *Mohegan Lake*, sur les bords duquel Pierpont Morgan (p. 21) possède un grand campement d'été élégant, et de là au N.-E. au *Sagamore Lake*, avec la résidence d'été d'Alfred G. Vanderbilt. — 18 M. $^1/_4$ *Raquette Lake* (buffet), d'où une route conduit également aux lacs Sagamore et Mohegan (v. ci-dessus).

Le ***Raquette Lake** (541 m.), celui de tous les lacs des Adirondacks qui a la forme la plus irrégulière, avec des langues de terre et des baies en grand nombre, est long d'env. 16 kil. (8 kil. en ligne droite) et large de 2 kil. $^1/_2$ à 4 kil. Il est entouré de basses collines, et les forêts environnantes sont très giboyeuses.

Hôtels: **The Antlers* ($ $3^1/_2$), *Hunter's Rest* ($ $2^1/_2$), *Brightside* ($ $2^1/_2$ à 3), sur la langue de terre au N. d'Antlers, tous trois sur la rive O.; *Sunset Camp* ($ $2^1/_2$), sur la rive E. et le Wood's Point, là où le Marion River sort du lac. — Les «campements particuliers» (Private Camps) qui entourent le Raquette Lake sont les plus somptueux des Adirondacks: le **Camp Pine Knot* (à Mrs. C. P. Huntington), sur la langue de terre au S. du Marion River, est une des plus belles places de ce genre en Amérique.

De Raquette Lake au Blue Mountain Lake: 12 M., bateau à vapeur et chemin de fer de la Raquette Lake Transportation C°.

en 2 h 1/4. Prix: jusqu'à Marion Carry 50 c., jusqu'au Blue Mountain Lake House $ 1.25. Le petit vapeur dessert l'hôtel Antlers (p. 205) et continue à l'E. dans le *Marion River* jusqu'au *Marion River Carry* (Carry Inn, $ 2 1/2; dîn. 75 c.), qu'un court chemin de fer relie à l'*Utowana Lake* (1 1/2 M.). On traverse ensuite ce lac, étroit et long de 4 kil., jusqu'à son extrémité E., pour entrer par une passe étroite dans l'*Eagle Lake*, sur le rive N. duquel se trouve la maison de l'Eagle's Nest Golf Club. Puis on entre par un court canal dans le *Blue Mountain Lake* qu'on franchit jusqu'à son angle E.

Le **Blue Mountain Lake** (548 m.), long de 5 kil. sur 3 kil. de large, est au pied de la *Blue Mt.* (v. ci-dessous) qui se dresse au N.-E.

Hôtels: **Utowana Hotel*, avec 500 lits ($ 4), sur le rive S.; *Blue Mt. Lake House* ($ 2 à 2 1/2), dans l'angle E.; *Blue Mt. House*, sur la rive E., à 68 m. au-dessus du lac; *Maple Lodge*, entre les deux derniers, au pied de la Blue Mountain, modeste. — La **Blue Mountain** (1145 m.) se gravit de là par un chemin cavalier en 2 h. — Une route carrossable conduit au N. sous bois à (11 M.) *Long Lake Village* (v. ci-dessous; omnibus en 3 h. pour $ 1 1/2). — Du Blue Mountain Lake à (30 M.) *North Creek*, v. p. 208.

Du Raquette Lake au Long Lake, 19 kil., en canot, avec un guide. De l'extrémité N. du Raquette Lake, on franchit un court «carry» et l'on est au (3/4 de kil.) **Forked Lake** (533 m.; hôt.: *Forked Lake Ho.*), lac pittoresque, avec plusieurs «campements particuliers».

Si l'on veut visiter les *Tupper Lakes* (p. 207), on traverse le Forked Lake jusqu'à son extrémité N., et l'on passe dans le (10 kil.) *Little Forked Lake*, par le canal de communication; puis on va en canot (4 kil.) et par des «carries» (9 kil.) au (13 kil.) *Little Tupper Lake* (p. 207), par le *Carey Pond*, le *Bottle Pond* et le **Rock Pond*.

Au Forked Lake on tourne à dr. (E.) et de son extrémité E. on descend le pittoresque *Raquette River* jusqu'au (13 kil.) Long Lake, en évitant par des «carries» longs d'env. 3 kil. les *Buttermilk Falls*, et autres passages innavigables du fleuve.

Le **Long Lake** (492 m.), long de 23 kil. et large de 3/4 de kil. à 1 kil. 1/2, est moins pittoresque que la plupart des autres lacs des Adirondacks. A l'extrémité S. s'élèvent, à g. et à dr., le *Mt. Sabbatis* et l'*Owl's Head* (Tête de Hibou; 860 m.). Sur la rive dr. (E.), à 3 kil. de l'extrémité supérieure, le *Grove House* ($ 3), rendez-vous des chasseurs et des pêcheurs à la ligne, et env. 1 kil. 1/2 plus loin, du même côté, le *Long Lake Village*, avec l'*hôt. Sagamore* ($ 4) et le *Long Lake House* ($ 2).

A peu près en face du Long Lake House commence une route (canot et «carry») pour le *Little Tupper Lake* (p. 207), par le *Clear Pond*, les *Little* et *Big Slim Ponds* et le *Stony Pond*. — Omnibus pour le *Blue Mt. Lake*, v. ci-dessus.

Le lac s'élargit; à l'extrémité N., le petit *Island House* ($ 2) A dr., le *Mt. Seward* (p. 204).

Du Long Lake à l'*Upper Saranac Lake*, v. p. 197.

Au delà de Clear Water, la ligne longe le versant à une certaine hauteur. A dr. plusieurs petits lacs. — 63 M. *Big Moose*, à 3 kil. à l'O. du *Big Moose Lake* (599 m.; hôt.: Glenmore Hotel, Higby Camp, $2 à 3). Plus loin, le point culminant de la ligne (625 m.). — 81 M. *Nehasane*, sur la rive O. du *lac Lila*, au milieu du vaste Nehasane Park au Dr. Webb. — 84 M. *Bog Lake*. 88 M. 1/2 *Long Lake West* (Wilderness Inn, $2 1/2), d'où des omnibus mènent au S.-E. au (5 M.) Little Tupper Lake (v. ci-dessous) et au (18 M.) Long Lake (p. 206). — 93 M. *Horseshoe*, sur le rive O. du *Horseshoe Pond* (étang), où se détache un chemin de fer à voie étroite utilisé par l'industrie du sucre d'érable de la région. — 100 M. *Childwold*, d'où une route (coach $1) mène au N.-O. à l'**hôtel Childwold* (6 M.; $4 à 5), sur le *Massawepie Lake* (468 m.). — On franchit plus loin le *Raquette River*.

108 M. *Tupper Lake Junction*, à 2 kil. 1/2 (diligence) de *Tupper Lake Village* (hôt.: Altamont, Iroquois, $2), terminus de la ligne du New York & Ottawa R. R. (v. ci-dessous), sur le *Raquette Pond*, à 3 kil. de l'extrémité N. du Tupper Lake (v. ci-dessous). En été il y a de là pour l'extrémité supérieure du lac un bateau à vap., qui mouille en route aux différents hôtels. La station est à 13 kil. de *Wawbeek Lodge* (p. 197), sur le lac Saranac supérieur.

Le **Tupper Lake** (474 m.), lac long de 11 kil. et large de 5 kil., est entouré de montagnes basses mais pittoresques; c'est un rendez-vous favori des sportsmen. Dans le lac, plusieurs îles. Sur sa rive E., non loin de son extrémité N., les hôtels *Waukesha* ($3) et *Prince Albert*. — De l'extrémité supérieure du Tupper Lake, on continue (canot et «carries») jusqu'au (7 kil.) *Round Pond*, que l'on franchit en canot (4 kil.); puis on va, par un «carry», au (1 kil. 1/2) **Little Tupper Lake** (527 m.), long de 6 kil. et large de 1 kil. 1/2. — Du Little Tupper Lake au *Long Lake*, v. p. 206; au *Raquette Lake*, p. 206.

La ligne passe à plusieurs petits lacs. — 122 M. *Saranac Inn Station*, à 3 kil. du Saranac Inn (p. 197; omn. 50 c.). 125 M. 1/2 *Lake Clear Junction* (à 2 kil. 1/2 du Rice's Lake Clear Ho., p. 196); embranch. à dr. sur (5 M.) *Saranac Village* (p. 197) et sur le (15 M.) *lac Placid* (v. p. 196). A g., le *Clear Lake* (p. 196). — 130 M. *Paul Smith's*, à 6 kil. de l'hôtel du même nom. (p. 196; diligence). — 133 M. *Rainbow Lake Station* (hôt.: The Brighton, Rainbow Lake Inn, $2 1/2); à g., le *Rainbow Lake*, lac long de 5 kil., où la truite foisonne. — 136 M. *Onchiota* (p. 196). — 142 M. *Loon Lake Station*, à 6 kil. du Loon Lake House (p. 196). Le train court quelque temps parallèlement à la ligne dite Chateaugay Branch du Delaware & Hudson R. R. (p. 196), et côtoie plus loin le *Salmon River*. — 154 M. *Mountain View* (hôtel); 156 M. 1/2 *Owl's Head*.

167 M. **Malone** (*Hot. Howard*, $2 à 3), village industriel de 5935 hab., est une station du Rutland R. R. d'*Alburgh* et de *Rouse's Point* à *Ogdensburg* (p. 138). De là à *Montréal*, v. p. 171.

On peut aussi aller aux *Tupper Lakes* et au *St. Regis Lake House* par la ligne du *New York & Ottawa R. R.* qui part de *Moira* (p. 217), station de la Rutland R. R, Line pour Ogdensburg, à 14 M. à l'O. de Malone.

E. De Saratoga à North Creek.

Schroon Lake.

De Saratoga a North Creek, 58 M., *Adirondack Railway*, en 2 h. ($ 2; wagon-lit de New York à North Creek sans changement de train, $ 2; de Saratoga au *Blue Mt. Lake*, $ 3³/₄).

Saratoga, v. ci-dessous. La ligne court au N. et passe au Woodland Park (p. 210; à dr.). — 17 M. *Corinth* (183 m.); le train s'approche de l'*Hudson,* dont il suit la jolie vallée supérieure. — 22 M. *Hadley;* la ligne franchit la *Sacondaga,* affluent de l'Hudson, sur un pont haut de 29 m.

Hadley est la station pour **Luzerne** (*Wayside Inn*, $ 3¹/₂ à 5), riant séjour d'été au delà de l'Hudson, au bord du joli petit *lac de Luzerne.*

A dr., au delà de Hadley, le *Potash Kettle* (528 m.), montagne boisée en forme de pain de sucre. La vallée se rétrécit; les versants en sont couverts de belles forêts. — 50 M. *Riverside* (248 m.) est le point de départ des diligences (stage-coaches) pour le (7 M.) *Schroon Lake.*

Les diligences passent au (6 M.) *Pottersville House* ($ 2, dîn. 75 c.) et vont à l'extrémité inférieure du lac, d'où un petit bateau à vap. mène aux hôtels à (9 M.) l'extrémité supérieure (prix du trajet de Riverside, $ 2), en mouillant en route au *Watch Rock Hotel* ($ 3¹/₂), sur la rive E., et au *Taylor House* ($ 2¹/₂ à 3), sur la rive O., etc. — Le **Schroon Lake** (246 m.), lac poissonneux, long de 16 kil. et large de 1 kil. ¹/₂ à 3 kil., est encaissé entre des montagnes à pic. Non loin de l'extrémité supérieure se trouve le village de *Schroon Lake*, avec plusieurs hôtels: *Leland House* ($ 3 à 4), *Ondawa* ($ 2¹/₂) et *Windsor* ($ 2). La route (omnibus) se dirige de là au N. et au beau *Paradox Lake* (6 kil.; 250 m.), au *Schroon River Post Office* (p. 199) et aux (35 kil.) *Euba Mills* (p. 199), où elle se bifurque: à g. sur (10 kil.) *Keene Valley* (p. 204), à dr. sur (16 kil.) *Elizabethtown* (p. 199).

58 M. **North Creek** (297 m.; *Adirondack Hotel, American House, Straight Ho.,* $ 2), dernière station de la ligne et point de départ des voitures (coaches) pour le Blue Mountain Lake.

De North Creek au Blue Mountain Lake, 30 M., voiture (coach) en 6 h. ¹/₂ ($ 2). Trajet peu intéressant; mauvaise route, qui traverse de grands espaces ravagés par des incendies de forêt. A g., le *Gore Mt.* (1627 m.). — 5 M. *North River Hotel* (dîn. 25 à 75 c.). La route quitte l'Hudson et monte rapidement; à dr., au loin, se montre le *Mt. Marcy* (p. 203). 17 M. Pont sur l'*Indian River* (petite aub.); 18 M. *Indian Lake Post Office* (aub.); 20 M. *Cedar River* (Hotel, $ 2). Puis la route traverse la ligne faîtière (536 m.) de l'Hudson et du Raquette (p. 206). — 29 M. *Blue Mountain Lake* (p. 206).

25. Saratoga.

Gares. *Delaware & Hudson Station*, derrière l'United States Hotel, pour New York, Albany, les Adirondacks, etc.; *Boston & Maine R. R. Station*, Henry Str., pour le Saratoga Lake, Boston, etc.

Hôtels (ouverts seulement en été pour la plupart, les premiers splendidement installés). **United States Hotel*, Broadway, au coin de Division Str., énorme édifice, long de 270 m., avec 1000 lits, $ 5; *Grand Union*, occupant le square entre Broadway, Congress, Federal et Washington Streets, avec une grande cour intérieure ombragée, une façade de 600 m. sur la rue et 1500 lits, dep. $ 4; *Congress Hall*, Broadway, entre Spring Str. et East Congress Str., avec 1000 lits, dep. $ 3; *Windsor*, Broadway, au coin d'East Williams Str., maison élégante, dep. $ 4; * *Worden*, Broadway, au coin de Division Str., ouvert toute l'année, $ 3; *American-Adelphi*, à

côté de l'U. S. Hotel, $3 à 3½; *Columbian*, $3; *Excelsior Spring Hotel*, Excelsior Park, $3; *Commercial*, $2 à 3; *Huestis*, $3; *Linwood*, $2 à 3; *Temple Grove* (servant d'école en hiver) et beaucoup d'autres petits hôtels et pensions.

Courses de chevaux *(Horse Races)*, en juillet et en août, dans le *Race Course* (p. 211), Union Avenue. — ***Fête des fleurs** *(Floral Fête)* en sept.

Poste *(Post Office)*, dans l'*Arcade*, en face de l'U. S. Hotel.

Saratoga Springs (91 m.), une des villes de bains les plus fréquentées des Etats-Unis, et dont les eaux s'emploient en bains et en boisson, est le «Vichy des Américains». Elle est située sur un plateau uniforme à l'angle E. de l'Etat de New York, à 300 kil. au N. de sa capitale et à 10 kil. à l'O. de l'Hudson. Le nombre des hab. sédentaires est d'env. 12409, mais il est souvent plus que quadruplé au cœur de la saison (en juillet et août).

Le nom de Saratoga dérive, à ce que l'on suppose, de mots indiens, qui signifient le «lieu de l'eau rapide». Les Indiens connaissaient ces sources salutaires depuis des siècles et *Jacques Cartier* les entendit déjà vanter en 1535. Le premier «visage pâle» qui les employa, fut, dit-on, *Sir William Johnstone* (p. 216), que les Mohawks amenèrent en 1767 à Saratoga, où il se rétablit par l'emploi des eaux du High Rock Spring (p. 210). Dès le commencement du XIXe s., on y construisit des hôtels et des pensions (boarding-houses), et dès lors la ville de bains se développa très rapidement, malgré sa situation défavorable au point de vue du paysage. On peut y observer beaucoup de manifestations frappantes de l'opulence américaine en juillet et en août, quoique le luxe prenne en général des formes plus raffinées à Newport (p. 82) et à Lenox (p. 164). Des congrès (conventions) de politiqueurs, d'avocats, de financiers, etc., se tiennent fréquemment à Saratoga. La bataille de Saratoga (oct. 1777), à la suite de laquelle le général anglais Sir John Burgoyne se rendit avec 5800 hommes (dont 2400 Allemands) aux Américains sous les ordres de Gates, eut lieu non loin au S. des sources (v. p. 211).

Les **sources** (env. 30 en tout) jaillissent pour la plupart dans une vallée plate, qui s'étend de Broadway au N.-E.; elles sont ferrugineuses, iodurées ou sulfureuses, mais toutes sont largement saturées d'acide carbonique. Leur température est de 6 à 8° R.; elles sont pour la plupart agréables à boire et efficaces contre la dyspepsie, la pierre, les affections du foie, les rhumatismes, etc. Entrée aux pavillons des sources 5 c.

Broadway, rue longue de 5 kil. et ombragée d'ormes, la principale de Saratoga, renferme les premiers hôtels, les plus brillants magasins et les plus belles maisons particulières, et s'étend du N. au S. La plupart des sources se trouvent dans Broadway ou dans le voisinage de cette rue. En partant à dr. (S.) de l'United States Hotel, on atteint bientôt (à g.) Spring Str., immédiatement au N. de l'*Hotel Congress Hall* (p. 208), avec le *Hathorn Spring*, source d'eaux salines contenant du bicarbonate de lithine. Au S. du Congress Hall, le joli *Congress Spring Park*) entrée, 5 c.), avec un parc aux cerfs. Près de l'entrée, le *Congress Spring*, source d'eaux salines et magnésiennes, la plus renommée de Saratoga, et le *Columbian Spring*, source d'eaux ferrugineuses. Concert dans le parc trois fois par jour; il y a aussi concert le dim., etc. — Derrière le Congress Hall, le *Hamilton Spring* (source semblable au Columbian Spr.) et non loin au N., dans Philadelphia Str., les jolis *Saratoga Baths* (bains turcs, russes et autres) et le *Patterson Spring* (eaux dépuratives). On suit Broadway dans la direction du S., et l'on

atteint (à g.) le *Convention Hall,* destiné aux congrès mentionnés p. 209 (5000 places). A côté, la ***Pompéia** (entrée, 25 c.; fermée le dim.), une reproduction remarquable de la maison de Pansa à Pompéi (détruite en 79 ap. J.-C.); elle a été construite par Franklin W. Smith (p. 301, 422). — En face, dans la cour du Clarendon Hotel, jaillit la source dite *Washington Spring.* — Ballston Avenue passe un peu plus loin, à dr., à un *campement d'Indiens* (corbeilles, etc., à vendre) et conduit au (2 kil.) *Geyser Park* et à son *lac,* avec le *Geyser* ou *Spouting Spring,* qui jaillit d'une profondeur de 40 m. Dans le voisinage, le *Saratoga Vichy Spring,* le *Saratoga Kissingen Spring* (toutes deux alcalines), le **Champion Spouting Spring,* qui lance ses eaux à 9 m. de hauteur, le *Carlsbad Spring* (eaux salines et dépuratives), l'*Adirondack Spring* et le *Lafayette Spring* (dépuratives).

De l'United States Hotel, on suit Broadway au N., on passe au *Town Hall* (hôtel de ville; à dr.), on tourne à g. près de (15 min.) *Third Str.,* et l'on arrive à l'entrée du **Woodland Park,* beau parc d'une superficie de 500 hect., propriété particulière, mais ouvert gratuitement au public.

Des chemins de voit. et de piétons croisent le parc en tous sens. La partie plus soignée dans le voisinage de la maison, ornée de statues d'une valeur douteuse, est moins belle que la partie N. où l'on a respecté la nature. Il y a des échappées sur les Catskills (N.), les Green Mts. (E.) et les ramifications des Adirondacks (N.). — On peut continuer dans le parc jusqu'à (4 kil.) *Glen Mitchell*, avec un collège catholique, et s'en retourner par Broadway.

En revenant par Broadway, on tourne à g. près de Rock Str., on croise la voie ferrée et l'on atteint *Spring Avenue,* avec son groupe de sources. Le *High Rock Spring* (p. 209), la plus ancienne source connue, jaillit d'un cône de concrétions stalactitiques haut de 1 m. et formé par ses dépôts. Au N., le *Star Spring;* au S., le *Seltzer Spring,* le *Magnetic Spring* (bains), le *Flat Rock* ou *Imperial Spring* (derrière le Town Hall), le *Pavilion Spring* et le *Royal Spring* (profond de 180 m.); au N., l'*Empire Spring,* le *Red Spring* (très ferrugineuse), avec un établissement de bains, et le *Saratoga «A» Spring.*

En suivant la Spring Avenue au N., on atteint (1/4 d'h., à g.) l'*Excelsior Spring Hotel* (p. 209) et, en face, l'entrée des *Excelsior Spring and Bottling Works,* dans le joli *Excelsior Park;* dans le voisinage, l'*Union Spring.* A 5 min. à l'E., les *White Sulphur Springs* (avec des bains) et l'*Eureka Spring.* — On peut suivre ensuite un des jolis sentiers sous bois au S.-O. de l'Excelsior Spring et l'on est en 10 min. à l'*East Avenue,* où l'on tourne à g.; puis on suit la *Lake Avenue* (à dr.), et l'on revient à (6 min.) Broadway, en passant au bel *Armory* (arsenal), à l'*Academy* et à la *Boston & Maine Railroad Station.*

Environs. La promenade favorite de Saratoga est la course en voit. (drive) au ***Saratoga Lake,** à 6 kil. au S.-E. (tramway électr., 10 c.). On suit l'*Union Avenue,* qui part de Broadway à g. près de l'Hotel Congress Hall, et l'on passe à un second *campement d'Indiens* à g., à l'excellent *hippo-*

drome (Race Course) à dr., et à *Yaddo*, propriété de Mr. Spencer Trask, dont on peut visiter le beau parc. — Un petit bateau à vap. dessert le lac, long de 11 kil.; à l'extrémité N., le **Lake House*, qui est très fréquenté (spécialité de «Saratoga Chips», sorte de croquettes de pommes de terre). — Les *Gridley's Ponds*, non loin de l'hippodrome, sont le grand rendez-vous des pêcheurs à la ligne, surtout des dames (taxe $1 par livre de truites prises). — Belle vue du (16 kil. au N.; route de voit.) sommet en forme de cône du **Mt. McGregor** (365 m.), sur lequel est le cottage où mourut le général Grant (p. 57) en 1885 (actuellement propriété de l'Etat et ouvert au public). — Au *Ballston Spa* (11 kil.; p. 169), au *Round Lake* (19 kil.; p. 169) et au *lac de Luzerne* (32 kil.; p. 208), en voiture ou en chemin de fer. Excursions plus longues: aux *Adirondacks* (p. 194), au *lac George* (v. ci-dessous), au *lac Champlain* (p. 213), etc.

Un embranchement du Boston & Maine Railroad conduit à (12 M.) *Schuylerville* (hôt.: Schuyler, Schuylerville Ho., $2), d'où l'on peut visiter le *champ de bataille de Saratoga* (p. 209), avec son monument national. Des plaques commémoratives désignent les phases les plus importantes de la bataille et il y a une collection de souvenirs historiques dans le Schuyler Mansion Museum.

26. Lac George et lac Champlain.

V. les cartes, p. 68/69 et p. 195.

Le ***Lac George** (*Lake George;* 99 m.), le «lac de Côme de l'Amérique du Nord», long de 57 kil. et large de 1 à 6 kil., est situé dans l'Etat de New York au S.-E. des Adirondacks (p. 194); il est encadré de montagnes boisées, qui çà et là tombent à pic dans ses eaux, et renferme des îles en grand nombre (220 en tout). A l'extrémité N., il est relié par un canal naturel avec le lac Champlain situé 71 m. plus bas, et dont le sépare une croupe de colline large de 6 kil.

On visite beaucoup le lac George en été; beaucoup d'hôtels, grands et petits, l'entourent et la vie des «camps» (p. 195) y est également en haute faveur. On atteint d'ordinaire le lac par *Caldwell* (pour la route, v. p. 169), d'où un bateau à vap. conduit (2 fois par jour, en 2 h. 1/2 à 3 h.) à *Baldwin*, à l'extrémité inférieure du lac (aller et retour, $1 1/2; restaurant à bord, rep. 75 c. à $1). — Le lac est très poissonneux (truites saumonées, perches, etc.; barque avec un pêcheur, $3 par jour). V. «Lake George and Lake Champlain», par *S.-R. Stoddard* (25 c.), et «Historic Handbook of the Northern Tour», par *Francis Parkman*.

En 1642, le lac George vit pour la première fois des blancs sur ses bords; trois Français, entre autres le jésuite Jogues (p. 216), y furent alors amenés par les Iroquois qui les avaient faits prisonniers. Jogues l'appela le *lac du St-Sacrement;* le nom indien était *Andiatarocte* (lieu où finit le lac), tandis que Cooper lui donna celui de *lac Horican* (Eaux argentées). Son nom actuel lui fut donné en l'honneur de Georges II d'Angleterre. Grâce à sa situation, sur la grande route des colonies anglaises au Canada, le lac joua un rôle important dans les guerres franco-anglaises des XVIIe et XVIIIe s., et de nombreux combats se livrèrent sur ses bords (v. p. 212, 213). Les réminiscences des romans de Cooper qu'il éveille lui prêtent un charme particulier.

Caldwell (hôt.: **Fort William Henry Hotel*, sorte de grand palais avec 800 lits, $2 1/2 à 5; *Lake House*, $3 à 4; *Worden*, $2 1/2; *Carpenter Ho.*, *Arlington*, $2), terminus de la ligne mentionnée p. 169, dans un beau site, à l'extrémité supérieure (S.) du lac, au pied du *Prospect Mt.* (670 m.; Prospect Mt. Ho.; belle vue), où monte un chemin de fer funiculaire auj. abandonné, est très fréquenté en été. Au S.-E. s'élève le *French Mt.* (463 m.).

Le Fort William Henry Hotel se trouve non loin des restes de l'anc. *Fort William Henry*, construit par les Anglais en 1755, pour protéger l'extrémité supérieure du lac. Deux ans après, il fut emporté par le général Montcalm à la tête de 8000 Français et Indiens; ces derniers massacrèrent toute la population (1500 hommes, femmes et enfants; v. «Le Dernier des Mohicans», par *Cooper*). — A 10 min. à l'E., les ruines pittoresques du *Fort George* (1759). En 1758, l'armée du général Abercrombie, montant une flotille de canots, partit de là pour attaquer, mais sans succès, le Fort Ticonderoga (v. «L'orteil de Satan», par *Cooper*); c'est aussi de là que Lord Amherst entreprit, une année plus tard, son expédition, à la fin de laquelle les Français durent évacuer les bords des lacs George et Champlain.

Le BATEAU À VAPEUR touche barre aux différents débarcadères des hôtels de Caldwell et marche ensuite sur le *Crosbyside Hotel* ($\$2^1/_2$ à 4), de l'autre côté du lac, au pied du French Mt. (p. 211). Du même côté, à 1 kil. $^1/_2$ au N., le *St. Mary's Convent,* aux pères de l'ordre de St-Paul (Paulist Fathers), de New York. Plus loin, on passe aux îles de *Tea Island,* de *Diamond Island* et de *Long Island.* La *Kattskill Bay* et le *Pilot Mt.* (au pied duquel il y a un ou deux petits hôtels, rendez-vous des pêcheurs à la ligne, $\$1^1/_2$ à 2) restent à dr. En face, le *Marion House* (\$3 à 4).

8 M. $^1/_3$ *Buck Mt.* (712 m.). — Le bateau passe ensuite entre le *Dome Island* (à dr.), dans la partie la plus large du lac, et le *Recluse Island* (à g.), qu'un pont rattache à la petite île dite *Sloop Island.*

9 M. $^1/_2$ (à g.) **Bolton** (hôt.: **Sagamore,* situé dans une île reliée au continent par un pont, dep. \$4; *Algonquin Lake View Ho.,* \$2 à 3), village riant, est un bon centre d'excursions. Au N.-E., le Black Mt. (v. ci-dessous) frappe les regards. En amont de Bolton, la *Ganouskie* ou *North West Bay,* longue de 8 kil. et que précède une langue de terre qui s'avance au S. jusqu'au milieu du lac.

11 à 12 M. (à dr.) Le **Shelving Rock Mt.** (346 m.; hôt.: *Pearl Point Ho.,* $\$2^1/_2$ à 3) tombe à pic dans le lac.

Plus loin, dans le lac, le *Fourteen Mile Island* (hôt.: The Kenesaw, $\$2^1/_2$), à l'entrée des ***Narrows,** défilé qui sépare les monts dits *Tongue Mt., Three Mile Mt.* et *Five Mile Mt.* (689 m.) à g., du *Mt. Erebus* et du sombre *Black Mt.* (v. ci-dessous) à dr. Les Narrows fourmillent d'îles, entre lesquelles le bateau à vap. passe en louvoyant.

23 M. (à dr.) *Paradise Bay,* but favori des excursions en petit bateau à vapeur.

14 M. (à dr.) *Black Mt. Point,* d'où l'on gravit facilement, en 1 h. $^1/_2$ à 2 h. $^1/_2$, le *Black Mt.* (810 m.), avec une vue fort intéressante.

17 M. *Harbor Islands,* où les Indiens massacrèrent, en 1757, un corps de 400 Anglais.

18 M. *Deer's Leap Mt.* — A dr., *Hulett's Landing* (Hotel, $\$2^1/_2$), au pied N. du Black Mt. (v. ci-dessus).

18 M. $^1/_2$ (à g.) *Bloomer Mt.,* qui, vu du N., forme avec le Deer's Leap Mt., les deux *Twin Mts.* (Monts Jumeaux).

19 M. (à g.) ***Sabbath Day Point** (*Hôtel,* $ $1^1/_2$), promontoire fertile à l'extrémité des Narrows, a été le théâtre de deux batailles (entre les colons américains et les Indiens et les Français en 1756, puis entre les Américains et les Indiens en 1766), qui se terminèrent toutes deux par la victoire des Américains. Beau coup d'œil sur le lac en amont et en aval.

21 M. (à g.) *Silver Bay* (hôt.: Silver Bay Ho., Uncas, $ $2^1/_2$).

26 M. (à g.) **Hague** (hôt.: *Phœnix Hotel,* $ $2^1/_2$; *Hillside Hotel, Rising Ho., Trout Ho.,* $ $1^1/_2$ à 2), au pied des *Three Brothers,* grand rendez-vous des pêcheurs à la ligne. — Le lac se rétrécit de nouveau.

28 M. (à dr.) *Anthony's Nose,* cap qui se dresse à pic des eaux du lac. En face, l'*Indian Kettles Park,* avec la maison du *Lake George Country Club.*

30 M. (à g.) *Roger's Slide* (183 m.) et **Roger's Rock Hotel* ($ 3 à 4).

32 M. (à g.) **Baldwin** (*Baldwin Ho.,* $ 2), où l'on quitte le bateau. En 1758, l'armée anglaise aborda au *Lord Howe's Point,* immédiatement au N. (v. p. 214 et 212). Dans le lac, le *Prisoners' Island,* où les Français détenaient, dit-on, leurs prisonniers.

De Baldwin au Fort Ticonderoga, 5 M., chemin de fer, en $^1/_2$ h. (75 c.). Cette ligne, qui relie entre eux les lacs George et Champlain, descend à pic en contournant le versant du Mt. Defiance (p. 214); à mi-chemin, près du village de *Ticonderoga* (hôt.: Burleigh Ho., $ $2^1/_2$ à $3^1/_2$; Exchange Ho., $ 2), la décharge du lac George forme une cascade pittoresque. — *Fort Ticonderoga,* v. p. 214.

Le ***lac Champlain** (*Lake Champlain;* pron. chemmepléne; 28 m.), long de 180 kil., large de 500 m. à 24 kil. et profond de 180 m. au maximum, est situé entre les Etats de New York (à l'O.) et du Vermont (à l'E.), mais son extrémité N. pénètre dans le Canada. Ses rives sont bordées de baies et de petits détroits en grand nombre, et il compte près de cinquante îles. Le littoral E. est plat et fertile, avec les Green Mts. au second plan, tandis que la rive O. doit sa forme pittoresque et accidentée aux contreforts des Adirondacks qui descendent jusqu'au lac. La navigation est importante sur ce lac, relié par un canal à l'Hudson, qui en continue la pente, et au fleuve St-Laurent par le Richelieu.

Le lac doit son nom au Français Samuel de Champlain, gouverneur du Canada et fondateur de Québec, qui le découvrit en 1609. Les Indiens le nommaient *Caniaderi Quaranti* (Porte du Pays) et *Petoubouque* (les Eaux du Milieu). Comme le lac George, il a été débattu entre Français et Anglais pendant un siècle et demi, jusqu'à ce qu'il tombât au pouvoir des Anglais en 1759.

Des bateaux à vapeur (bons restaurants à bord) font le service régulier entre le Fort Ticonderoga et *Plattsburg* (p. 170; 5 h. 40 min.; prix, $ 2.05), en mouillant en route à tous les points importants; de Westport (p. 199) à *Burlington* (p. 137), *Plattsburg, South* et *North Hero* (p. 137) et à *St. Alban's Bay* (p. 215; 6 h.); puis de *Westport* à *Vergennes* (p. 137). — Chemins de fer du littoral, v. R. 14, 19.

L'extrémité S. du lac, de *Whitehall* (p. 169) au (39 kil.) *F*

Ticonderoga est si étroite qu'elle ressemble plutôt à un fleuve. La navigation commence au Fort Ticonderoga.

Le **Fort Ticonderoga** (pron. taikonderoga; *Fort Ticonderoga Hotel*, près de l'anc. fort, $2) est une station de chemin de fer et de bateaux à vap. sur la rive O. du lac Champlain, au pied du *Mt. Defiance* (259 m.), riche en points de vue. Le village de *Ticonderoga* (p. 213) se trouve à 3 kil. dans l'intérieur des terres, tandis que les ruines du *Fort Ticonderoga* couronnent une colline rocheuse à 2 kil. 1/2 au N.

En 1755, les Français construisirent ici le *Fort Carillon*. Le général Abercrombie (p. 212) tenta de s'en emparer en 1758, mais il dut se retirer vers le lac George avec une perte de 2000 hommes, commandés par Lord Howe. L'année suivante, les Français l'évacuèrent à l'approche de Lord Amherst (p. 212); les Anglais le fortifièrent, l'agrandirent et lui donnèrent le nom de **Fort Ticonderoga.** En 1775, le fort fut pris par des «Green Mountain Boys», sous les ordres du colonel Ethan Allen du Vermont (p. 140), qui surprirent le commandant dans son lit; toutefois, le général Burgoyne s'en empara de nouveau en 1777 à l'aide d'une batterie établie sur le Mt. Defiance. Le fort fut démantelé en 1780. Il servit longtemps de carrière pour les constructions du voisinage; aujourd'hui, ses ruines (belle vue) sont conservées aux frais de l'Etat.

Le lac n'a que 800 m. de largeur au Fort Ticonderoga, et il ne s'élargit pas beaucoup jusqu'en amont de Chimney Point. Le bateau à vapeur mouille à *Larrabee's Point* (à dr.) et marche ensuite sur le débarcadère de *Crown Point* (à g.; Lake Ho., $2), de l'autre côté du lac, à 20 min. à l'E. du village (p. 170), d'où il y a un chemin de fer pour (13 M.) *Hammondville*, en correspondance avec la diligence (stage) pour le *Schroon Lake* (p. 208). Le bateau traverse ensuite la passe entre *Chimney Point* à dr. et ***Crown Point** à g., ce dernier avec un phare et les ruines d'un ancien fort.

Le *Fort Frederick*, construit par les Français, en 1731, fut évacué par eux en même temps que le Fort Ticonderoga (v. ci-dessus). Les Anglais y élevèrent une forteresse beaucoup plus grande et plus forte, qui fut également prise en 1775 par Ethan Allen et reconquise en 1777 par Burgoyne.

Au delà des «Narrows», le lac atteint 3 kil. de largeur. La *Bulwagga Bay*, au S.-O. de Crown Point, est peut-être l'emplacement où Champlain (p. 213) livra bataille aux Iroquois en 1609.

19 M. (à g.) *Port Henry* (Lee House, $2 à 3); chemin de fer pour (7 M.) *Mineville*, à 19 M. au N.-E. du *Schroon River Post Office* (p. 208). A g. on découvre une belle vue du Mt. Dix (p. 203) et d'autres cimes des Adirondacks.

30 M. (à g.) **Westport,** dans la *North West Bay* (de là au cœur des Adirondacks, v. p. 199). — A g., le **Split Rock Mt.* (315 m.; phare), qui s'avance dans le lac; en face, l'embouchure de l'*Otter Creek*.

40 M. (à g.) *Essex;* le bateau atteint ensuite le point où le lac est le plus large et se dirige au N.-E., en passant aux îles rocheuses *Four Brothers* et au *Juniper Island* (phare); à g., *Willsboro Point.*

54 M. (à dr.) **Burlington,** v. p. 137; joli coup d'œil sur la ville pittoresque. Puis, le bateau traverse le lac en diagonale.

64 M. (à g.) **Port Kent** (hôt.: *Trembleau Hall,* $ $2^1/_2$; *Lake Side Ho.,* $ 2; **Douglass,* sur la Douglass Bai, 6 kil. au S., $ $2^1/_2$), station pour l'**Ausable Chasm* (p. 198). L'*Ausable River* débouche dans le lac 4 kil. plus loin.

70 M. (à g.). *Port Jackson,* sur l'étroit canal entre le continent et le *Valcour Island,* où Arnold et Pringle se livrèrent en 1776 une bataille sanglante, qui se termina par la destruction de la flotte américaine.

En amont de ce point, les grandes îles dites *Grand Isle* ou *South Hero* (superficie, 80 kil. car.) et *North Hero* et le promontoire d'*Alburgh* divisent le lac en deux bras (pour le chemin de fer des îles, v. p. 137). Le bateau passe par le bras g. (O.). A 6 kil. de Port Jackson (à g.), *Bluff Point,* avec l'***Hôtel Champlain** (61 m.; $ 5), somptueusement organisé, dans un site splendide, d'où l'on a une belle vue sur les Adirondacks, le lac Champlain et les Green Mts.

77 M. (à g.) **Plattsburg** (p. 170), dans la *Cumberland Bay,* est un des centres d'excursion dans les Adirondacks.

La Cumberland Bay a été en 1814 le théâtre de la *bataille de Plattsburg*, dans laquelle le commodore Macdonough battit la flotte anglaise commandée par Downie, qui avait descendu le lac en venant du St-Laurent par le Richelieu. En même temps, le général Macomb, à la tête des troupes de terre, repoussa l'attaque de Sir George Prevost sur Plattsburg.

Plattsburg est le dernier port où s'arrête le bateau à vap. du lac Champlain venant du Fort Ticonderoga, mais le bateau pour Westport (p. 214) continue jusqu'à *St. Albans Bay,* en touchant barre en route à différentes îles.

27. De New York à Buffalo et aux cataractes du Niagara (*Niagara Falls*).

A. Par le New York Central & Hudson River Railroad.

V. la carte, p. 68/69.

462 M. Chemin de fer jusqu'à (440 M.) *Buffalo,* en 8 h. $1/_4$ à 14 h. $1/_2$ (prix, $ 9.25; wagon-salon, $ 2; wagon-lit, $ 2); jusqu'aux (462 M.; route directe, 446 M., v. p. 222) *cataractes du Niagara,* en 9 h. à 15 h. $1/_2$ (mêmes prix). Se placer à gauche. Le rapide dit «Empire State Express», qui part de New York à 8 h. $1/_2$ du m., a une vitesse de plus de 80 kil. à l'h., y compris les arrêts.

De New York à (143 M.) *Albany,* v. p. 176—178. La ligne tourne à g. et quitte l'Hudson. — 146 M. *West Albany.*

160 M. **Schenectady** (pron. squenéctadi; 74 m.; hôt.: *Edison,* $ 2 à 4; *Vendôme,* $ 2 à $2^1/_2$), vieille ville d'origine hollandaise (31 682 hab.), sur la rive dr. du *Mohawk,* avec des fabriques et un commerce de houblon, de beurre, etc. A l'E. de la ville l'*Union College,* fondé en 1795. Schenectady est au point d'intersection de la ligne du Delaware & Hudson Railroad (au N. sur Saratoga, au S. sur Binghamton, v. p. 228).

La ligne franchit le Mohawk et l'*Erie Canal* (à dr., l'Union College) et remonte la riante **vallée du Mohawk,* qu'occupait jadis la tri-

d'Indiens du même nom (v. ci-dessous). On y remarque partout les symptômes de l'aisance des habitants et de la fertilité du sol. Les Catskills sont visibles au S. dans le lointain, tandis que les contreforts des Adirondacks se montrent au N. Le barbon à sucre (broom-corn, Sorghum saccharatum), dont on fait des balais, est un des produits caractéristiques de la contrée; les balais sont surtout fabriqués par les Shakers (Trembleurs), qui ont quelques colonies dans la vallée inférieure.

176 M. *Amsterdam* (85 m.), ville industrielle de 20 929 hab. A g., près d'*Auriesville* (p. 226), un monument à l'endroit même où Jogues (p. 211) fut tué en 1646. — 182 M. *Tribe's Hill,* ancien lieu de réunion des Indiens. — 187 M. *Fonda;* embranch. sur (26 M.) *Northville.*

Johnstown (Kolaneka, $ 2), station sur cette ligne, à 3 M. au N., a été la résidence de *Sir William Johnstone* (m. 1774; v. p. 209), un des premiers colons de cette vallée, qui sut gagner une grande influence sur les Mohawks, dont il fut le sachem. Sa victoire sur le lac George lui valut le titre de baronet, tandis qu'il reçut un grand lot de terrain en récompense de ses services ultérieurs. Il eut près de 100 enfants de ses femmes blanches et indiennes, dont l'une était la sœur de Joseph Brant, le chef des Mohawks. Sa solide maison de pierre existe encore aujourd'hui.

Les *Mohawks* ou *Caniengas* étaient la plus connue des tribus indiennes, qui formaient la fédération des *Cinq Nations* ou *Iroquois* et dont les territoires de chasse s'étendaient dans le grand District des Lacs de New York. Les autres tribus de la fédération étaient (de l'E. à l'O.): les *Oneidas*, les *Onondagas*, les *Cayougas* et les *Senecas*. Plus tard, les *Touscaroras* de la Caroline furent reçus dans la fédération, qui s'appela dès lors les *Six Nations*. Au temps de sa prospérité, la fédération avait env. 15000 membres, et elle en compte encore env. 12000, la plupart dans le Canada, les autres dans les réserves de l'Etat de New York, où ils vivent en agriculteurs paisibles.

198 M. *Palatine Bridge* (93 m.), d'où des voitures (coaches) mènent à (14 M.) *Sharon Springs* (p. 186).

217 M. **Little Falls** (114 m.; *Girvan Ho.,* $ 2 à $2^1/_2$), petite ville manufacturière de 10 387 hab., dans une gorge étroite et romantique, où le fleuve, les chemins de fer et l'Erie Canal ont à peine assez de place pour passer parallèlement. Le Mohawk fait ici une chute d'env. 14 m. sur une longueur de 800 m. et forme une série de jolies cascades; les maisons semblent être collées contre les parois de rocher à pic. A 19 kil. au S., *Richfield Springs* (p. 217).

La ligne traverse plus loin le *Canada Creek.* — 224 M. *Herkimer* (hôt.: Palmer Ho., Waverley, $ 2 à $2^1/_2$; 5555 hab.), point de jonction de l'*Adirondack Division* (v. p. 204); mais les principaux trains directs passent par Utica. — 226 M. *Ilion* (122 m.), joli village à g., avec une importante manufacture d'armes portatives. La ligne franchit le Mohawk et l'Erie Canal.

238 M. **Utica** (pron. yoútica; 125 m.; *buffet;* hôt.: *Butterfield,* dep. $ 3; *Baggs,* $ $2^1/_2$ à 4; *St. James,* $ 2 à 3), ville florissante de 56 383 hab. et centre du commerce des fromages américains, sur la rive S. du Mohawk et sur l'emplacement de l'anc. *Fort Schuyler* (1756). A l'O., le grand *asile des Aliénés* (à l'Etat).

Dans *Genesee Street*, une plaque commémorative rappelle la visite de Lafayette en 1825.

D'Utica à *Malone* (Adirondacks), v. R. 24 *D*.

D'Utica à Ogdensburg, 134 M., chemin de fer en 5 h. à 5 h. $^1/_2$ ($4.21). Cette ligne conduit au N. au lac Ontario et au fleuve St-Laurent, et de New York aux Mille-Iles (p. 237). — La ligne traverse le Mohawk. 17 M. *Trenton Falls Station* (256 m.; hôt.: Hotel Trenton, $3; Trenton Falls Hotel, $2), à 10 min. des *Trenton Falls, chutes grandioses. Le *West Canada* ou *Kahnata* (Eau d'ambre) *Creek*, la *Kauyahoora* (Eau jaillissante) des Indiens, traverse ici une gorge sauvage et romantique aux parois de rocher à pic, où la rivière a une pente de 94 m. sur une longueur de 3 kil. et forme une série de cinq grandes cascades et d'autres plus petites, mais fort nombreuses. Les stratifications des rochers calcaires laissent reconnaître clairement leur structure géologique et leurs restes fossiles; on y a trouvé un grand nombre d'intéressantes pétrifications, surtout des tribolites. On descend par un escalier (25 c.) près de l'hôtel Trenton au fond de la gorge et on la remonte en passant aux **Sherman Falls* (10 m. 60), chutes remarquables, aux **High Falls* (24 m.), aux **Milldam Falls* (4 m. 50), au cirque de rocher de l'*Alhambra*, au curieux *Rocky Heart* (Cœur de Rocher), et aux *Prospect Falls* (6 m.). On revient à (4 kil.) l'hôtel par un sentier qui franchit des rochers dans le haut, et d'où le regard plonge dans la gorge. — 21 M. *Remsen* (p. 205), où la ligne de Malone (R. 24 *D*) se détache à dr. — 35 M. *Boonville*. Ensuite,on monte dans la vallée du *Black River*. — 45 M. *Lyons Falls* (257 m.; à dr. les chutes, hautes de 20 m.). 58 M. *Lowville* (buffet). — 74 M. *Carthage* (225 m.; hôt. Kenmore, $2) est le point de jonction des lignes: à l'E. pour les *Benson Mines* et *Newton Falls* dans les Adirondacks (près du *Cranberry Lake*), et à l'O. pour *Watertown* (p. 218) et *Sackett's Harbor* (138 m.; Eveleigh Ho., $2), sur le lac Ontario. — 87 M. *Philadelphie;* on croise la ligne de *Rome* à *Massena Springs* (v. ci-dessous). — 92 M. *Theresa Junction;* embranch. sur (16 M.) *Clayton* (p. 238), sur le St-Laurent. — 123 M. *Morristown*. — 134 M. *Ogdensburg* (p. 238).

D'Utica à Binghamton, 95 M., *Delaware, Lackawanna & Western R. R.*, en 3 h. à 3 h. $^3/_4$ ($2.85) — 13 M. *Richfield Junction;* embranch. sur (12 M.) *Richfield Springs* (v. ci-dessous; wagons directs de New York) — 95 M. *Binghamton* (p. 228).

Richfield Springs (518 m.; hôt.: *Earlington*, $4; *Tuller Ho.*, $3; *Kendallwood*, $4; *St. James*, $2), groupe d'hôtels et de villas, à 20 min. de l'extrémité N. du *Canandaraga Lake*, joli petit lac, est très fréquenté pour ses sources d'eaux sulfureuses et ses riants environs. L'établissement de bains achevé en 1890 est parfaitement organisé, avec un bassin de natation, etc. Excursions autour du lac (19 kil.); au sommet du (8 kil.) *Mt. Otsego;* à (3 kil.) *Allen's Lake;* à (21 kil.) *Cooperstown* (p. 186; tramway électr., v. p. 186) et à (22 kil.) *Cherry Valley* (p. 186).

244 M. $^1/_2$ *Oriskany* (128 m.); au delà de ce point, un écriteau indique à g. le champ de bataille, où le général Herkimer fut battu et mis à mort par les Indiens (août 1777; un obélisque désigne l'emplacement). — Puis la ligne franchit le fleuve et le canal.

252 M. **Rome** (pron. rôme; hôt.: *Stanwix Hall, Arlington,* 2^1/_2$ à 3), ville de 15343 hab., avec des fabriques de fromage et des laminoirs, occupe l'emplacement du *Fort Stanwix* construit dans la guerre d'Indépendance. C'est un important point de jonction de voies ferrées et l'Erie Canal s'y réunit au *Black River Canal,* venant de Lyons Falls (v. ci-dessus).

La ligne du *Rome, Watertown & Ogdensburg Railroad* conduit de Rome au N.: à (73 M.) *Watertown*, à (141 M.) *Ogdensburg* (p. 238) et à (160 M.) *Massena Springs* (p. 239), en correspondance à (147 M.) *Norwood* avec le Rutland Railroad pour *Moira* (p. 207), *Malone* (p. 207) et *Rouse's Point*

(p. 170). — **Watertown** (hôt.: *Woodruff*, $3 à $3^1/_2$; *Hardiman*, $2), ville de 21 696 hab., possède d'importantes fabriques de freins à air comprimé des carrosseries et de grandes papeteries. Il y a un joli parc.

265 M. *Oneida* (pron. onaïda; hôt.: Madison Ho., Allen Ho., $2).

A 10 kil. au N.-O., le **lac Oneida** (113 m.), long de 32 kil. et large de 6 kil. $^1/_2$. A 14 kil. de la gare sur la rive E., *Sylvian Beach* (Hotel St. Charles, dep. $$2^1/_2$). — L'*Oneida Community*, colonie communiste fondée en 1847 par J. H. Noyes, se trouve à 5 kil. du village, mais ce n'est plus aujourd'hui qu'une simple société commerciale. Dans les environs, on élève beaucoup de vaches laitières. Au S. du lac, la réserve des Indiens, dite *Oneida Indian Reservation*.

270 M. *Canastota* (129 m.); la ligne franchit l'Erie Canal. — 276 M. *Chittenango* (Yates Ho., $$1^1/_2$), à l'entrée de l'étroite vallée, par laquelle le lac Cazenovia, situé au S., se déverse dans le lac Oneïda. — 283 M. *Manlius.*

291 M. **Syracuse** (pron. sirrekyouse; 122 m.; *buffet*, hôt.: *The Yates*, $4 à 5, ch. dep. $1; *Vanderbilt Hotel*, $$2^1/_2$ à 5; *Globe*, $$2$ à $3^1/_2$), ville manufacturière et florissante (108 374 hab.), à l'extrémité S. du *lac Onondaga* (110 m. d'alt.; long de 10 kil. sur 2 kil. $^1/_2$ de large), bordé d'une route large de 30 m. qui en fait le tour, dut d'abord sa prospérité aux sources d'eaux salines des marais voisins du lac, qui, découvertes en 1654, donnent aujourd'hui un rendement annuel d'env. 3 millions de boisseaux (bushels) de sel. La visite des chaudières, des conduites d'eaux salines et des hangars de pompes est intéressante. La valeur totale des produits industriels (machines, articles en acier, poteries) de la ville a été de $ 3 194 805 en 1900. L'*Erie Canal* (p. 182) passe au milieu de la ville au N. de la voie ferrée.

On remarque entre autres édifices: le *Town Hall*, Washington Str., dans le style de Richardson (p. 95); la *poste* (Post Office), Fayette Str.; la **Syracuse Savings Bank* (caisse d'épargne), sur le canal; les églises de *St. Paul*, de *St. John* (catholique), la *First Presbyterian Church*, la *First Methodist Church*, la *Dutch Reformed Church* (holl.), la *May Memorial Church* (unitaire); puis, l'*Onondaga Bank Building*; la *Carnegie Free Library*; le *College of Medicine* de l'Université; trois grands *hôpitaux*, le *palais de Justice* (Court House) et le *musée des Beaux-Arts*. Dans le quartier S.-E. de la ville, les beaux bâtiments de l'Université de Syracuse (2200 étudiants), avec le *Crouse John College of Fine Arts*, le *Lyman Smith College of Applied Science*, le *Hall of Physics*, le *Hall of Languages*, la *bibliothèque* (75 000 vol., y compris la bibliothèque de Léopold de Ranke) et le *Holden Observatory* (observatoire; ouvert le 2e et 4e mardi de chaque mois). La hauteur, sur laquelle se trouve l'Université, offre une vue splendide sur la ville, le lac et les montagnes. A côté, l'*Oakwood Cemetery*. La *James Street*, qui du centre de la ville conduit au N.-E., renferme les plus belles maisons particulières.

Chemins de fer de Syracuse: à *Oswego*, à *Richland*, à *Ithaca* (p. 219), etc. Le *canal d'Oswego* débouche ici dans l'Erie Canal.

Entre Syracuse et Rochester (p. 221), le chemin de fer se divise en deux lignes: la *route directe* (80 M.), pour les trains directs, et l'*ancienne route* (104 M.), par Auburn, Geneva et Canandaigua.

A. De Syracuse à Rochester, par la route directe. Au départ, beau coup d'œil à dr. sur le lac Onondaga et sur la petite ville de *Solvay*, avec les grandes soudières de la Solvay Process Co. La ligne traverse une contrée fertile et riche en bétail, franchit plusieurs fois l'Erie Canal et passe à un grand nombre de petites localités. — Au delà de (312 M.) *Weedsport*, le train franchit le *Seneca River*. — 349 M. *Palmyra* (pron. pelmaïra; 134 m.), où Joe Smith, le prophète du mormonisme, aurait, dit-on, trouvé les tables d'or de la bible des Mormons (p. 507). On y cultive beaucoup de menthe poivrée. — 371 M. *Rochester*, v. p. 221.

B. De Syracuse à Rochester, par Canandaigua (route dite «Auburn Road»). La ligne croise l'Erie Canal et tourne au S.-O. — 308 M. *Skanéateles Junction* (186 m.); embranch. au S. sur (5 M.) *Skanéateles* (cinq syllabes), sur le **Lake Skanéateles* (262 m.), joli lac long de 24 kil. et large de 3/4 de kil. à 2 kil. 1/2, et que dessert un petit bateau à vapeur. A l'extrémité du lac, le *Glen Haven Sanitarium.*

317 M. **Auburn** (pron. ôbœrn avec l'o ouvert; 218 m.; hôt.: *Osborn Ho.*, $2 à 3; *Avery*, $2 à 2 1/2), ville manufacturière de 30345 hab., sur le déversoir du *lac Owasco*, large de 1 kil. 1/2 et long de 18 kil., situé à 5 kil. au S. L'*Auburn State Prison*, qui peut contenir 1200 détenus, est renommée par son système du silence forcé (silent system), qu'on a imité en Europe. *William H. Seward* (1801-1872), secrétaire d'Etat pendant la guerre de Sécession, a séjourné longtemps ici et repose dans le cimetière dit *Fort Hill Cemetery.* Embranch. sur (33 M. en 1 h. à 1 h. 3/4) *Freeville* (p. 220) au S.

D'Auburn à Ithaca, 43 M., *Lehigh Valley R. R.*, en 1 h. 1/2. — 7 M. *Cayuga Junction;* embranch. sur Cayuga (p. 220). Notre ligne longe la rive E. du ***Cayuga Lake** (119 m.), lac charmant, long de 61 kil. et large de 6 kil. 1/2. Il est encaissé entre des montagnes qui s'élèvent de 210 à 240 m. au-dessus du niveau des eaux, et offre une bonne occasion pour la pêche, les bains et les promenades en barque. — 10 M. *Union Springs;* 17 M. *Aurora*, où se trouve le Well's College (100 étudiantes).

43 M. **Ithaca** (122 m.; hôt.: *Ithaca Hotel*, dep. $2 1/2; *Clinton Ho.*, $2 à 3), ville florissante de 13136 hab., à l'extrémité S. du Cayuga Lake, dans un joli site, avec la Cornell University, une des premières écoles supérieures des Etats-Unis (400 professeurs et 3458 étudiants), fondée en 1865 et dont les vastes bâtiments s'élèvent sur une colline à 120 m. au-dessus du lac. L'Université, fondée par l'Etat de New York, le gouvernement de l'Union et *Mr. Ezra Cornell* (1807-1874), a une bibliothèque de 275000 vol. (comprenant entre autres la bibliothèque de Fr. Bopp, fondateur de la linguistique comparée m. en 1867) et un grand parc (100 hect.). Le programme comprend, outre les branches universitaires habituelles, l'agriculture, la mécanique et la science militaire. Pour la faculté de médecine, v. p. 44. On fera en tramway électr. le tour dit «Loop Ride», qui passe à l'Université et au Renwich Beach (5 c.). — Dans les gorges romantiques, près d'Ithaca, il y a de nombreuses cascades. Le *Fall Creek*, dans l'*Ithaca Gorge*, forme sur 1 kil. 1/2 de distance huit chutes, entre

autres l'*Ithaca Fall*, haut de 37 m. Le *Cascadilla Creek*, non loin au S., forme aussi plusieurs chutes. Le ***Taughanic Fall**, à 14 kil. au N. d'Ithaca et à 2 kil. $^1/_2$ à l'O. de l'extrémité supérieure du Cayuga Lake, est la chute la plus belle (on y va en voiture, en chemin de fer ou en bateau). Le torrent se précipite dans une gorge encaissée entre des parois de rocher hautes de 60 à 120 m. et forme une chute perpendiculaire de 65 m., la plus haute cascade à l'E. des Montagnes Rocheuses (15 m. de plus que celle du Niagara). A côté, un hôtel.

D'Ithaca, un embranch. du *Lehigh Valley R. R.* conduit au N.-E. à (9 M. en $^1/_2$ h.) *Freeville*, la siège de la **George Junior Republic**, fondée en 1895 par Mr. William R. George. C'est une sorte de maison d'éducation ou république en miniature, organisée à l'instar de celle des Etats-Unis et composée de filles et de garçons entre 14 et 21 ans. Elle choisit ses fonctionnaires et elle a sa législature à elle, son palais de justice, sa prison, ses écoles et sa monnaie (en étain).

327 M. *Cayuga* (buffet); le train franchit sur un pont, long de 1 kil. $^1/_2$, l'extrémité inférieure du lac Cayuga (p. 219). 332 M. *Seneca Falls*, au bord des chutes du *Seneca River*, le déversoir du lac Seneca (v. p. 183); 335 M. *Waterloo*. — 342 M. **Geneva** (pron. djenîva; 137 m.; hôt.: *The Nester*, $2 à 3; *Kirkwood Ho.*, *Carrolton*, $2 à $2^1/_2$; *Long Point Hotel*, dep. $2), petite ville riante de 10433 hab., à l'extrémité N. du lac Seneca (v. ci-dessous), avec d'importantes cultures de graines et de fleurs, ainsi qu'une station d'expériences agricoles (Agricultural Experimental Station) de l'Etat de New York, est le point de jonction des lignes pour Watkins, Ithaca, Lyons, etc. Elle possède le *Hobart College*, institution épiscopale renommée avec des laboratoires bien organisés, une bibliothèque, etc.

Le ***lac Seneca** (*Seneca Lake;* 136 m.), lac riant, long de 56 kil. sur 3 à 6 kil. de large et profond de 192 m. au maximum, n'est séparé du lac Cayuga (p. 219) que par une étroite croupe. Il ne gèle jamais. En été, bateaux à vapeur (25 c.) 3 fois par jour de Geneva à **Watkins** (hôt.: *Glen Park Hotel*, à l'entrée du Glen, $3; *Glen Mt. Ho.*, dans le Glen, ouvert seulement en été, $3 à 4; *Jefferson*, modeste, $2), joli village de 2943 hab., séjour d'été très fréquenté (chemin de fer, v. p. 228). En amont du village et à 91 m. au-dessus du lac, *The Glen Springs*, un sanatorium ($35 par sem., y compris le médecin), avec des sources minérales et des bains, efficaces dans les cas de goutte, rhumatismes, maux de reins, etc., l'«Aix-les-Bains de l'Amérique».

L'entrée du ***Watkins Glen** (50 c.; gratuitement pour les hôtes du Glen Mt. Ho.) est à 10 min. du lac, à dr. en deçà du pont. Cette gorge est longue de 4 à 5 kil. et rendue accessible par des sentiers, des degrés et des ponts (il est bon d'avoir de gros souliers et un imperméable). Les points principaux sont désignés par des poteaux indicateurs; on remarque surtout la **Cathedral* avec son sol de roche plate et ses parois hautes de 90 m., le *Glen's Alpha* et *Omega*, l'*Elfin Glen* et les *Pluto Falls*. Près du *Glen Mt. House* (v. ci-dessus) ne pas franchir le pont, mais rester du même côté de la gorge et descendre immédiatement après les degrés à g. Le sentier passe derrière les petites chutes dites *Rainbow Falls*, où des arcs-en-ciel se forment vers 4 h. après midi. A 50 m. au-dessus du torrent, un pont de chemin de fer, pareil à un fil d'araignée, traverse l'extrémité supérieure de la gorge. Un sentier à pic monte ici à dr. à la *Watkins Glen Station* (rafraîch.), sur le Fall Brook Railroad (p. 228). De l'autre côté de la voie, un sentier, qui gravit la montagne, ramène ensuite à l'hôtel par les rochers du côté g. de la gorge. Au bout de 10 à 12 min., ce sentier sort du bois et débouche sur un plateau avec une vue splendide du village de Watkins et du lac Seneca; puis il descend, en 15 à 20 min., à l'hôtel, par le cimetière.

La visite du ***Havana Glen**, à 5 kil. au S.-E. de Watkins, est fort in-

téressante (entrée par les Fair Grounds à Havana, près de la *Cook's Academy*, 25 c.). La gorge est longue de 2 kil. et surtout remarquable par les formations rocheuses à angle droit de sa partie inférieure, par ex. celles de la **Council Chamber*, chambre rectangulaire, non loin de l'entrée, avec de charmantes cascades. Plus haut, le *Bridal Veil* (Voile de Noce), la *Jacob's Ladder* (Echelle de Jacob) et les *Curtain Falls* (Chutes du Rideau).

La ligne décrit une grande courbe au N. — 355 M. *Clifton Springs* (189 m.; Sanitarium, $3 à 3½; Hotel, $1½), avec des sources d'eaux sulfureuses. — 366 M. *Canandaigua* (pron. kænnændégva; 225 m.; Seneca Point Hotel, Canandaigua Ho., $2 à 3), avec 6151 hab., à l'extrémité N. du *lac Canandaigua* (207 m.), long de 24 kil. et large de 1 kil. ½ et bordé de lieux de villégiature que desservent des bateaux à vapeur.

De Canandaigua à Watkins, 47 M., *Northern Central Railway*, en 1 h. ½. — Cette ligne se dirige au S.-E. 24 M. *Penn Yan* (hôt.: Benham Ho., Knapp Ho. $2 à 2½), à l'extrémité N. du joli ***lac Keuka** (*Lake Keuka*; 216 m.), long de 29 kil. sur ¾ de kil. à 2 kil. ½ de large, et séparé du lac Seneca (p. 220) par une étroite croupe de montagne. Des bateaux à vap. vont de Penn Yan à *Hammonds Port*, à l'extrémité S. du lac. Il y a des vignobles sur ses rives. — 47 M. *Watkins* (p. 220). — De là, la ligne mène à *Elmira* (p. 228), Philadelphie, Washington et Baltimore.

Canandaigna est en outre sur une ligne directe (ne desservant pas Rochester) de Buffalo par *Batavia* (p. 222).

La ligne passe, plus loin, à plusieurs stations sans importance.

394 M. **Rochester** (155 m.; *buffet;* hôt.: **Powers Hotel,* dep. $3; *Osburn,* $2 à 3; *Whitcomb,* dep. $2½), ville de 162 608 hab. sur les deux rives du *Genesee,* à 11 kil. de son embouchure dans le lac Ontario, possède des minoteries et fabrique de la bière, des habits, des souliers, des appareils photographiques (v. p. 222) et d'autres articles pour une valeur annuelle de 70 milllions de doll. En 1812 la ville ne se composait que de deux cabanes en madriers. Elle comptait 2063 hab. en 1820, 20 191 en 1840, 48 204 en 1860, 89 366 en 1880 et 138 896 en 1890.

A peu près au milieu de la ville, le fleuve forme une *chute perpendiculaire haute de 29 m. 80 (le meilleur point de vue est au nouveau pont dit Platt Str. Bridge, qu'on atteint du Powers Hotel par Main Str., State Str. et Platt Str.). Plus loin au N., dans la ville, il y a encore deux cascades: le *Middle Fall* et le *Lower Fall,* l'une haute de 8 m. et l'autre de 25 m. — *Main Street* franchit le Genesee sur un pont masqué par des maisons. Un peu en aval, l'Erie Canal traverse le fleuve au moyen d'un *aqueduc long de 260 m. et haut de 14 m. — A l'O. du pont, dans West Main Str., à dr., le *Powers Building,* dont la tour, haute de 62 m. (entrée, 10 c.), offre une belle vue de la ville. Non loin à g. (S.), l'*hôtel de ville* (City Hall), avec une tour haute de 53 m. Un peu au N. d'East Main Str., au coin des North et Franklin Strs., la statue de *Frédéric Douglass* (1817-1895), orateur et journaliste nègre, due à S. W. Edwards (1898). — L'*Université* (260 étudiants), dans le quartier E. de la ville, a été fondée en 1850 et possède d'importantes collections de géologie. — Il y a un joli *cimetière* (Mt. Hope Cemetery) au S. de

la ville (tramway) et des *jardins publics* bien arrangés. — Les grandes minoteries et les brasseries de bière, sur le fleuve, ainsi que les vastes jardins d'agrément des faubourgs et la fabrique d'appareils photographiques de la *Cie. Eastman-Kodak* (capital par actions, 36 millions de doll.), méritent une visite. — Un large boulevard, long de 11 kil., prolongement de la Lake Avenue s'étend sur la rive g. de la rivière jusqu'au lac Ontario (belle promenade en voit.).

Chemins de fer de Rochester: à Elmira et à New York, à Niagara Falls, à *Ontario Beach* (Hot. Ontario, $ 2), sur le lac Ontario (7 M.), à Pittsburg, etc.

La ligne directe pour Niagara Falls (74 M.) conduit au *Suspension Bridge* (pont suspendu; p. 230) et aux *cataractes* (Falls; p. 231), par *Lockport*.

La ligne franchit le Genesee en amont des chutes, qui ne sont pas visibles du train. — 404 M. *Batavia* (pron. betévia; Richmond Hotel), avec 9180 hab., est le point de jonction de plusieurs lignes (v. p. 221) et possède un *asile d'Aveugles*, entretenu par l'Etat. Le vieil édifice dit *Holland Purchase Land Office* renferme des souvenirs de l'époque de colonisation. A dr., un monument de W. Morgan, mis à mort, dit-on, par des francs-maçons en 1826, pour empêcher la publication de son livre sur leur doctrine. — 436 M. *East Buffalo*. — 440 M. *Buffalo*, v. ci-dessous.

La ligne descend le long de la rive dr. du *Niagara River*. — 444 M. *Black Rock*; 451 M. *Tonawanda*, avec un grand commerce de bois de construction; 459 M. 1/2 *Echota*, avec une grande station d'électricité. — 462 M. **Niagara Falls**, v. p. 231.

Au delà de la station de Niagara Falls, la ligne continue jusqu'au (2 M.) *Suspension Bridge* (p. 236) et à (7 M.) *Lewiston* (p. 237), où elle est en correspondance avec le bateau à vap. pour *Toronto*.

Buffalo.

Gares *(Depots)*: *Union* ou *Central Depot* (pl. D 7), Exchange Str., près de Main Str., pour les lignes du New York Central, West Shore, Michigan Central, Lake Shore, Penn., Western New York & Pennsylvania, et Buffalo, Rochester & Pittsburg Railroad; *Erie Depot* (pl. D 7), Exchange Str., un peu à l'E., pour les lignes du Wabash, Grand Trunk et du New York, Chicago & St. Louis R. R.; *Delaware & Lackawanna Depot* (pl. C 8), à l'extrémité S. de Main Str.; *Lehigh Valley Depot* (pl. C 7-8), au coin des Washington et Scott Strs.

Hôtels: **Hotel Iroquois* (pl. a, C 7; p. 223), grande maison au coin des Main et Eagle Strs., $4 à 5, ch. dep. $1 1/2; *Lenox Hotel*, North Str. au coin de la Delaware Av. (pl. C D 5), avec un jardin sur le toit, ch. dep. $1 1/2; *Lafayette Hotel* (pl. h, D 7), au coin des Clinton et Washington Strs.; *Genesee Hotel* (pl. e, C D 6), Main Str., dep. $3, ch. dep. $1; *Broezel Ho.* (pl. f, D 7), près de l'Union Depot, dep. $3; *Mansion House* (pl. g, C 7), bonne table, $2 à 3; *Stafford* (pl. e, C 7), $2 à 2 1/2.

Restaurants (dans la plupart des hôtels): *Statler*, Ellicot Sq. Building (p. 223), Swan Str.; *Teck Café*, au coin des Maine et Edward Strs.; *Almendinger Café*, dans le Morgan Building (p. 225); *Goetz et Laport*, Pearl Str., 194 (seulement pour hommes); *Carlson Co.*, Main Str., 263; *Child's*, Main Str.

Bateaux à vapeur: service régulier pour les points principaux du lac Erie et des autres grands lacs (v. p. 319).

Fiacres: 1 à 2 pers., pour 1 M., 50 c.; toute pers. de plus, 25 c.; pour 2 M., 1 pers., 50 c.; au delà de 2 M., 1 pers., $1; à l'*heure*, 1 à 4 pers., $1 1/2; une malle, gratuitement; tout colis de plus, 5 à 10 c. — **Tramways électr.** (*Street Cars*, 5 c.), dont l'électricité est produite par les cataractes du

Niagara, dans toutes les rues principales, puis pour *Tonawanda* (p. 225), *Niagara Falls* (v. p. 225), etc. — Un chemin de fer de ceinture *(Belt Railway Line)* part de l'Union Depot et fait le tour de la ville (15 M.) en 3/4 d'h. (prix du trajet, 5 c).

Théâtres: *Teck* (pl. D 6), Main Str. (50 c. à $ 1.50); *Star Theatre* (pl. C 6-7), au coin des Pearl et Mohawk Strs. (de 25 c. à $ 1); *Lyceum* (pl. D 7), Washington Str., près de Broadway (15 à 75 c.); *Germania*, Ellicot Str., 331 (allem.); *Shea's Music Hall*, près du City Hall, opérettes bouffes. — *Roof Garden* (jardin sur le toit), Main Str., au coin de High Str., av. concert, restaur., etc. (entrée, 25 c.).

Poste (*Post Office;* pl. P. O., D 7), Swan Str.

Buffalo, ville de 352 387 hab. (en 1900; 381 403 en 1903), la seconde de l'Etat de New York pour la grandeur, est située à l'embouchure du *Buffalo Creek,* et à l'extrémité E. du *lac Erie* (v. ci-dessous), là où le *Niagara* s'en échappe, à 32 kil. en amont des *cataractes du Niagara.* La ville est bien construite, avec beaucoup de larges rues plantées d'arbres et bien asphaltées, qui se coupent à angle droit ou partent de l'hôtel de ville en rayonnant.

La ville doit, dit-on, son nom aux troupeaux de buffles qui venaient s'abreuver au «Creek» débouchant ici dans le lac. La première maison de «visages pâles» y fut construite en 1791, et la ville fondée en 1801, une des premières de celles situées sur les lacs. Son rapide développement ne commença qu'après l'ouverture de l'Erie Canal, en 1825. Elle comptait 2095 hab. en 1820, 8668 en 1830, 42 261 en 1850, 117 714 en 1870, 155 134 en 1880 et 255 664 en 1890. En 1900, 112 000 hab. étaient d'origine allemande. C'est auj. la huitième ville des Etats-Unis et sa situation en fait le centre commercial d'une grande partie du vaste territoire du N.-O. Le port du lac est sûr et spacieux et sa ligne d'ancrage a plusieurs kilomètres d'étendue. Principaux articles de commerce: bois de construction (7 millions de pieds par année), céréales (plus de 40 millions d'hectolitres en 1900), houille (9 millions de tonnes) et bétail (env. 10 millions de têtes). Les greniers à blé (elevators) ont une capacité de 22 millions de boisseaux (bushels). Les branches d'industrie de Buffalo sont: le brassage de la bière, la distillerie, le raffinage du pétrole, la carrosserie, la fabrication des objets en métal, du savon et de l'amidon; elles occupent 43 500 ouvriers, et les produits fabriqués en 1900 se sont élevés à une valeur de 122 millions de doll. La population se compose en grande partie d'Allemands, mais elle compte aussi quantité de Polonais et d'Italiens.

Le lac Erie (*Lake Erie;* pron. îri; 175 m.), le second (à partir de l'E.) de la chaîne des Grands Lacs qui séparent les Etats-Unis du Canada, est long de 402 kil. et large de 50 à 100 kil., mais il a rarement plus de 37 m. de profondeur (99 m. au maximum). Superficie: 24 492 kil. car. Il est relié au lac Huron (p. 320) par le Detroit River, tandis qu'il se déverse dans le lac Ontario par le Niagara River (p. 332). La navigation y est très animée, mais elle est interrompue du commenc. de déc. à mars ou avril; le mouvement annuel dans le seul port de Buffalo est de 9000 bâtiments jaugeant 12 millions de tonnes. Le premier navire lancé sur ses eaux fut construit en 1679 par de la Salle, le principal pionnier du bassin du Mississipi (p. 237); et le premier bateau à vapeur y circula en 1818.

De l'*Union Depot* (pl. D 7), on tourne à g. (O.) et l'on atteint MAIN STREET (Pl. C-F, 8-1), qu'on suit dans la direction du N. (à dr.). Au coin de Swan Str., à dr., l'*Ellicott Square Building* (pl. C 7), maison d'affaires colossale à 16 étages avec 4 à 5000 employés; à g., la **St. Paul's Church,* belle église gothique; plus loin, un peu en retraite, le bel *hôtel de ville,* dont la façade donne sur Franklin Str., avec une tour haute de 60 m. (vue). A côté, au coin S.-O. des Pearl et Church Strs., le **Guaranty Building,* de Lou-

Sullivan, belle maison de commerce avec une décoration en terre cuite. Plus loin dans Main Str. à g., au coin de Niagara Str., l'*Erie Co. Savings Bank,* et à dr., au coin d'Eagle Str., l'*Iroquois Hotel* (p. 222; vue du toit), édifice imposant. Un peu plus loin, on croise le *Lafayette Square,* avec un *monument des Guerriers.* A dr., au coin de Broadway, la ***bibliothèque publique** (*Public Library;* pl. D 7), fondée en 1836 et construite en 1885, dans un style néo-romain; elle contient 210 000 vol.

La vaste *salle de lecture,* au premier étage, renferme une intéressante collection d'autographes (Emerson, Whitman, Lowell, Howells, C. E. Craddock, etc.), la montre du poète E. A. Poe, etc.

Au rez-de-chaussée et dans les étages supérieurs, le musée de la *Society of Natural Sciences,* qui doit être installée plus tard dans un édifice spécial. A remarquer: les minéraux, les pétrifications et les coquillages.

Ensuite, Main Str. croise *Genesee Street* (pl. C-F 7-5), qui est large; 10 min. plus loin, à g., au coin d'Edward Str., le grand *Teck Theatre* et l'église catholique de **St-Louis* (pl. D 6). — Immédiatement à l'O. de là, au coin S.-E. d'Edward Str. et de Franklin Str., le *Grosvenor Library* (pl. C D), bibliothèque circulaire et publique comptant env. 65 000 vol. (ouverte de 9 h. à 6 h. et, sauf en été, de 8 à 10 h. du s.).

La Delaware Avenue (pl. C D 7-3), une des rues les plus distinguées de Buffalo, court à l'O. parallèlement à Main Str. Près de son extrémité S., au milieu du *Niagara Square* (pl. C 7), s'élèvera probablement un grand monument du *président McKinley,* qui fut assassiné en 1901 à Buffalo lors de sa visite à l'Exposition panaméricaine (v. p. LXI); c'est une œuvre de Carrère et de Hastings (1904). Au coin du Niagara Sq. et de la Delaware Aven., la maison du président *Millard Fillmore* (1800-1874), actuellement un hôtel. La Delaware Aven. renferme, en outre, le *St. Joseph's College,* au coin de Church Str.; la *Methodist Episcopal Church* (pl. C 6), au coin de Tupper Str.; la **Trinity Church* (pl. C 6), entre Tupper Str. et Edward Str.; et la *synagogue* (pl. D 5), entre Allen Str. et North Str.

La Delaware Aven. conduit au (4 kil.) cimetière dit *Forest Lawn Cemetery* (p. 225). Près du grand *Lenox Hotel* (p. 222), *North Street,* à g., mène au (10 min.) *Circle* (pl. C 5), avec la **First Presbyterian Church.* On continue par la *Porter Avenue* jusqu'au (10 min.) petit *Prospect Park* (pl. B 5) et au (5 min.) ***Front** (pl. AB 5), colline rocheuse au bord du Niagara River, avec une belle vue sur le lac Erie, le fleuve et la rive du Canada, à 1 kil. 1/2 de distance. Non loin au N., le *Fort Porter,* petit poste militaire. *Niagara Street* côtoie plus loin le fleuve, passe aux *ouvrages hydrauliques* de la ville et au bateau-bac du *Fort Erie,* et atteint le **pont international** (*International Bridge;* pl. A 2), long de 1 kil., qui franchit le fleuve en s'appuyant sur l'île dite *Squaw Island.* Il a été achevé en 1873 (frais de construction, $ 1 500 000).

On revient sur ses pas et l'on suit la Forest Avenue (pl. B C D 2) dans la direction de l'E., on passe (à g.) au grand **asile d'Aliénés**

(*State Insane Asylum* ou *New York Hospital*; pl. C 2; visible les lundi, mercr. et vendr. de 2 h. à 5 h.) et l'on est au (2 kil. 1/2) ***Park** (pl. D E 1-2), avec de jolis jardins et un lac (promenades en barque). A l'O. de ce dernier, la nouvelle **Albright Art Gallery* (pl. C 2), joli bâtiment en marbre blanc de Green et Wicks, où sont les collections de l'académie des Beaux-Arts (Fine Arts Academy), fondée en 1862: tableaux, eaux-fortes de Seymour Haden, quelques sculptures et des moulages. Non loin, au N., le nouvel édifice en marbre de la *Buffalo Historic Society* (pl. C 2), fondée également en 1862, avec une collection de curiosités historiques ainsi que le *Parc Club* (pl. C 2). — Le parc est borné au S. et à l'E. par le ***Forest Lawn Cemetery** (pl. D E 2-3), cimetière où repose le président *Fillmore* (p. 224) et où il y a une statue du chef indien *Red Jacket* (près de l'entrée S.-O.) et le *Nelson Blocher Monument*, d'un réalisme outré. Dans le voisinage, un *Crematorium* (four de crémation; pl. D 3).

Le Forest Lawn Cemetery est borné au S.-E. par Main Str. (p. 223), par où l'on peut s'en retourner à l'hôtel en tramway. Ou bien on continue jusqu'au (10 min.) Speedway (pl. E F 2-3), qui prend ensuite le nom de *Humboldt Parkway* pour aboutir au S. au **Humboldt Park** (pl. F 5). De là on revient à Main Str. par Genesee Str. (tramway). — Si l'on a le temps, on descendra *Broadway* (pl. D-F 7-6) en tramway par un quartier qu'habitent des Polonais et des Allemands, en passant au *State Arsenal* (pl. D 7) et aux *Pullman Company Car Works* (intéressant). — Plus loin, au delà d'un labyrinthe de rails, une longue série d'énormes **dépôts de houille** *(Coal Elevators)*, hauts de 60 m.

On remarque encore la *chambre de Commerce* (Board of Trade; pl. C 7), au coin des Seneca et Pearl Strs.; l'*hôpital* (General Hospital; pl. D 5), High Str.; le *Morgan Building* (vue de la tour; 10 c.), bâtiment au coin S.-O. des Niagara et South Pearl Strs. (pl. C 7); *Bourse immobilière* (Real Estate Exchange), dans South Pearl Str. (pl. C 7); l'*arsenal* (pl. Armory, E 5) du 65e régiment; le *Buffalo Yacht Club* (pl. A 5); la *Church of the Nativity* (pl. B 4); la *St. Joseph's Cathedral* (pl. C 7), église catholique, Franklin Str.; le *Canisius College* (pl. D 6), Washington Str., et plusieurs autres instituts catholiques; l'*Université* (pl. D 5), fondée en 1845, High Str., et l'*hospice des indigents* (Erie County Almshouse), North Main Str.

Bateaux à vapeur *(Excursion Steamers)* de l'extrémité S. de Main Str. au *Fort Erie* (Canada), à *Crystal Beach*, à *Woodlawn Beach* et aux autres points du lac. — Excursions à *Chautauqua* (p. 323), à *Lakewood* (p. 323), etc., mais surtout aux **cataractes du Niagara* (v. p. 231), qu'on atteint en chemin de fer (v. ci-dessous), en bateau à vapeur (aller et retour, 50 c.), en voit. à 4 chev. (coach; en été) ou bien en tramway électr. (1 h. 1/2; 30 c., aller et retour, 50 c.).

B. Par le West Shore Railway *(rive O.).*

453 M. Chemin de fer jusqu'à (429 M.) *Buffalo*, en 11 h. 1/2 à 16 h. ($ 8; wagon-salon ou wagon-lit, $ 2); jusqu'au (453 M.) *Suspension Bridge*, en 12 h 1/2 à 17 h. (mêmes prix). Les wagons directs ne passent pas pa-

Albany, mais si l'on a des «billets illimités» (unlimited tickets, p. xxvii), on peut passer par cette ville, en avertissant d'abord le conducteur. De Schenectady, cette ligne suit presque la même route que le New York Central R. R., auquel elle faisait concurrence, jusqu'à ce qu'il l'achetât.

De New York à (129 M.) *Ravena*, v. R. 20 *C*. La ligne de Buffalo se détache ici à g. de celle pour *Albany* (p. 181). — 143 M. *Vorheesville,* point de jonction pour Cobleskill, etc. (p. 185); 153 M. 1/2 *South Schenectady* (p. 215); 160 M. 1/2 *Rotterdam Junction,* point de jonction du Boston & Maine Railroad (p. 159). Notre ligne suit la rive S. du *Mohawk,* parallèlement à celle du New York Central sur la rive N. 176 M. *Auriesville* (p. 216). — 191 M. *Canajoharie:* voitures (coaches) pour (8 M.) *Sharon Springs* (p. 186; prix, $ 1). — 210 M. *Little Falls* (p. 216). — 217 M. 1/2 *Mohawk,* station pour (10 M.) *Richfield Springs* (p. 217). — 233 M. **Utica,** v. p. 216. — 253 M. *Oneida Castle;* notre ligne croise celle du New York, Ontario & Western Railway (p. 323). — 279 M. **Syracuse** *(buffet),* v. p. 218. — 325 M. *Lyons.* — Au delà de (350 M.) *Fairport,* les trains pour (360 M.) *Rochester* (buffet; v. p. 221) se détachent à dr., tandis que les autres continuent sur (363 M.) *Genesee Junction.*

428 M. **Buffalo,** v. p. 222.

De Buffalo au (453 M.) *Suspension Bridge,* Niagara, v. p. 230.

C. Par le Delaware, Lackawanna & Western Railway.

410 M. Chemin de fer jusqu'à *Buffalo*, en 10 h. à 13 h. (prix, $ 8; wagon-salon ou wagon-lit, $ 2). Les trains partent de *Hoboken* (bateaux-bacs de Barclay Str. et de Christopher Str.; v. p. 6).

Hoboken, v. p. 61. Le train passe dans le *Bergen Tunnel,* long de 1400 m. — 11 M. *Passaic,* ville de 27 777 hab., sur le *Passaic River,* qui est navigable jusqu'ici. — 15 M. **Paterson** (*Bellevue,* $ 2), ville industrielle de 105 171 hab., avec de grandes filatures de soie et de coton, qui fut ravagée par un terrible incendie en 1902 et par une inondation en 1903. Le Passaic y forme une chute haute de 15 m. — 34 M. *Denville* (158 m.).

Une autre ligne du même chemin de fer mène à Denville par (8 M.) *Newark* (p. 240). — 12 M. *Orange,* jolie petite ville de 24 141 hab., où demeurent beaucoup de négociants de New York. A *West Orange,* au Llewellyn Park, le laboratoire de l'inventeur Thomas A. Edison (né en 1847; v. p. 240). — 21 M. *Summit,* lieu de villégiature fréquenté, et (30 M.) *Morristown* (Mansion Ho., $ 2 1/2), avec un musée historique dans une maison qui servit de quartier général à Washington, en 1777 et plus tard. — 37 M. *Denville* (v. ci-dessus).

46 M. *Hopatcong;* voitures (coaches) pour le (4 M.) *Lake Hopatcong* (221 m.), lac long de 14 kil. et large de 6 kil., avec plusieurs hôtels d'été. — 48 M. *Netcong,* station (omnibus) pour le (4 kil.) *Budd's Lake,* joli petit lac. — 57 M. *Hackettstown* (173 m.); omnibus pour *Schooley's Mountain* (365 m.), séjour d'été recherché (hôt.: Dorincourt Ho., dep. $ 2 1/2). — 67 M. *Washington* (152 m.), point de jonction d'une ligne pour (14 M.) *Easton* (p. 231) et *Philadelphie.* Le train traverse plus loin le *Manunka Chunk Mt.* dans le *Voss Gap Tunnel,* long de 300 m. — 78 M. *Manunka Chunk,*

point de jonction de la ligne dite Belvedere Division du Pennsylvania Railroad.

88 M. **Delaware Water Gap** (97 m.; hôt.: **Water Gap Ho.*, **Kittatinny House*, $3 à 4; *Glenwood*, $2 à 3), colonie d'hôtels et de cottages au bord du ***Water Gap,** gorge que le Delaware a formée en se frayant un passage à travers les *Montagnes Bleues* (Kittatinny ou Blue Mts.). La fissure, qui sépare le *Mt. Minsi* (en Pennsylvanie), à l'O., du *Mt. Tammany* (dans l'Etat de New Jersey), à l'E., est longue d'env. 3 kil., avec des parois de rocher hautes de 450 m., qui laissent à peine assez de place au fleuve et à la voie ferrée.

De vieilles terrasses prouvent que la vallée était autrefois remplie par un lac. Le nom indien *Minisink* («l'eau s'en est allée»), donné à la contrée en amont du Gap, en est une autre preuve. Plusieurs autres «Gaps» des Montagnes Bleues ont eu une origine semblable, mais plus récente. — On examinera le Water Gap du fleuve, de la route, du Table Rock et du Lovers' Leap.

Excursions (on peut acheter dans les hôtels une carte des environs). Aux chutes dites *Eureka Falls*, à la *Moss Grotto* (grotte de mousse) et au *Rebecca's Bath* (bain de Rebecca), par la route carrossable qui traverse le Gap jusqu'au (1 kil.) premier ruisseau. — A *Hunter's Spring*, à 1/2 kil plus loin en remontant l'**Eureka Glen*, par un sentier indiqué par des marques blanches, qui se détache à g. du Mt. Minsi (v. ci-dessous). — Le *Sylvan Way* (marques blanches), chemin qui commence près du petit lac non loin du Water Gap House, conduit aux (10 min.) *Caldeno Falls*, au *Moss Cataract* et au *Diana's Bath* (bain de Diane), par le *Cooper's Cliff* et le *Table Rock* (150 m. au-dessus du fleuve). — 180 m. plus loin, on peut descendre à g. au (5 min.) *Ridge Path* (marques rouges) et le suivre à g. jusqu'à (10 min) l'hôtel, en passant au *Lovers' Retreat* (retraite des Amoureux). — Pour gravir le **Mt. Minsi** (460 m.; 1 h. 1/2 à 2 h.), on suit le *Ridge Path* (v. ci-dessus), en passant au Lovers' Retreat et au *Winona Cliff*, avec un petit détour (marques jaunes) au **Prospect Point* (à 1 kil. 1/2 de l'hôtel; 240 m. au-dessus du fleuve). Du sommet, dit *Sappers' View* (vue des Sapeurs), 3 kil. plus loin, on a une *vue étendue. — L'ascension du *Mt. Tammany* (440 m.; 1 h. 1/2 à 2 h.) se fait en franchissant le fleuve et en gravissant la montagne derrière la fabrique d'ardoises.

Belles promenades en voiture *(drives)*; à *Stroudsburg* (6 kil.), au *Deer Park* et à *Cherry Valley* (un tour de 16 kil.), aux *Buttermilk Falls* (5 kil.), aux *Falls of Winona* (19 kil.), aux *Marshall's Falls* (11 kil.) et au *Castle Rock* (6 kil.).

Un petit bateau à vapeur circule sur le Delaware et il y a des bateaux à rames qu'on peut louer. Au bord du fleuve, on visite les points suivants: *Indian Ladder Bluff*, *Mather's Spring* et le *Point of Rocks.*

De Philadelphie au Delaware Water Gap, Pennsylvania Railroad en 3 h. 1/2, par *Trenton* (p. 240).

Au sortir du Water Gap, la ligne franchit le *Brodhead Creek* et traverse le *Rock Difficult*, dans une étroite fissure. — Au delà de (93 M.) *Stroudsburg* (120 m.), la ligne gravit le versant escarpé du *Pocono Mt.* et passe non loin du sommet (vue) dans un tunnel — 119 M. *Tobyhanna* (588 m.). Puis la ligne descend en partie à pic le versant O. des Alléghanys.

145 M. **Scranton** (323 m.; hôt.: *Jermyn*, $3 à 6; *Terrace*, $2 à 3), ville de 102026 hab., au confluent du *Roaring Brook* et de la *Lackawanna*, doit son importance aux grands terrains houillers (anthracite) du voisinage. Elle possède de vastes usines à fer. — Plusieurs stations sans importance et la ligne entre dans l'*Etat de New York* («Empire State»).

207 M. **Binghamton** (257 m.; hôt.: *Arlington*, ch. dep. $ 1; *Bennett*, $ 2½ à 4), ville manufacturière de 39647 hab., point de jonction des lignes pour Albany (Delaware & Hudson Railroad; R. 22), Richfield Springs (p. 217), Syracuse (p. 218), Utica (p. 216), etc., et de l'Erie Railroad (R. 27 *D*). — Notre ligne tourne à l'O. et suit la rive dr. de la *Susquehanna*, parallèlement au chemin de fer qui côtoie la rive g. — 228 M. *Owego* (248 m.; Ahwaga Hotel, $ 2), au confluent de l'*Owego* et de la Susquehanna, point de jonction d'une ligne pour Ithaca (p. 219).

264 M. **Elmira** (pron. elmaïra; 260 m.; hôt.: *Rathbun*, $ 2½ à 5, ch. dep. $ 1; *Frasier, Delevan*, $ 2; *Gleason Sanitarium*, $ 2 à 3½), ville manufacturière de 35672 hab., avec de grands laminoirs, les ateliers de l'Erie Railroad, une université (Female College, pour étudiantes) et une académie des sciences. L'*Elmira Reformatory* (maison de correction) a beaucoup contribué à l'amélioration des établissements pénitentiaires.

Chemins de fer d'Elmira: à *Watkins Glen* (p. 220) et à *Rochester* (p. 221), à *Ithaca* (p. 219) et à *Canastota* (p. 218), à *Harrisburg* (p. 269) et à *Philadelphie* (p. 242), et par la *Lehigh Valley* (p. 263).

282 M. *Corning* (283 m.; Dickinson Ho., $ 2), ville de 11061 hab., point de jonction des lignes pour Rochester (p. 221) et Williamsport (p. 265). — 326 M. *Wayland* (414 m.); notre ligne quitte celle de l'Erie Railroad, qui tourne au N. — 334 M. *Dansville* (316 m.; Jackson Sanitarium, $ 3½ à 5); 365 M. *Rochester & Pittsburg Junction*, embranchements au N. sur Rochester et au S. sur Pittsburg.

410 M. **Buffalo**, v. p. 222.

D. Par l'Erie Railroad.

445 M. Erie Railroad, jusqu'à (425 M.) *Buffalo* en 11 à 12 h. ½ (prix du trajet, $ 8; wagon-salon ou wagon-lit, $ 2); jusqu'au (445 M.) *Suspension Bridge* en 12 à 15 h. (mêmes prix). — Les trains partent de *Jersey City* (bateaux-bacs de 23rd Str. et de Chambers Str.; v. p. 6). — Cette ligne, construite de 1836 à 1852, offre à plusieurs reprises de beaux points de vue en traversant le massif des Alléghanys.

Jersey City, v. p. 61. La ligne passe dans le *Bergen Tunnel* (p. 226) et traverse les marais salants du *Hackensack*.

Ces vastes marais salants sont couverts de roseaux et de carex, qui croissent dans le terrain mou, limoneux et profond de 12 m. A marée haute, ils sont submergés.

Au delà de (10 M.) *Rutherford*, le train franchit le *Passaic*. — 13 M. *Passaic* (p. 226); 17 M. *Paterson* (p. 226). — 32 M. *Suffern*, où on entre dans l'Etat de New York (p. 227). — 34 M. *Ramapo*, dans la pittoresque vallée du même nom; 39 M. *Tuxedo Park*.

A 2 kil. ½ à l'O., le *Tuxedo Lake*, avec le **Tuxedo Park**, colonie d'élégantes villas, qui appartient à un club de riches New-Yorkais. Au bord du lac s'élève l'hôtel du club.

48 M. *Turner's* (170 m.; buffet), point de jonction d'une ligne pour *Newburgh* (p. 180). — 50 M. *Monroe* (Monroe Hotel, $ 2).

A env. 16 kil. au S., le ***Greenwood Lake** (191 m.), lac long de 14 kil. et large de 1 kil. ½, très fréquenté en été par les chasseurs et les pêcheurs à la ligne et relié à Jersey City par une ligne directe. Il est en-

touré de montagnes boisées, hautes de 450 m. au maximum. HÔTELS: *Brandon House* ($ 2½ à 3), au *Greenwood Lake Village*, *Windermere* ($ 2½ à 3) et *Waterstone Cottage*, tous à l'extrémité N. du lac; puis *Ferncliff* et *Lakeside Hotel* ($ 3), sur la rive g.

60 M. *Goshen*, embranch. sur Kingston et Rondout (p. 180); 68 M. *Middletown* (166 m.; buffet; Madison Ho., $ 2), ville de 14 522 hab., point de jonction du New York, Ontario & Western R. R. pour *Oswego* (v. R. 46 *E*). — 71 M. *Howell's*, où la ligne commence à gravir la chaîne dite *Shawangunk Range;* la contrée devient plus attrayante. — 76 M. *Otisville;* la ligne atteint son point culminant (265 m.) dans une longue fissure de rocher et redescend ensuite à pic dans la vallée du *Delaware.*

89 M. **Port Jervis** (134 m.; hôt.: *Fowler Ho.*, dep. $ 2; *Delaware Ho.*, dep. $ 1½), petite ville de 9385 hab., au confluent du Delaware et du *Neversink*, est très fréquentée en été.

Près de Port Jervis, le *Delaware* change brusquement son cours du S.-E. au S.-O. et se dirige parallèlement aux Alléghanys jusqu'au Water Gap (env. 50 kil.), où il perce les Montagnes Bleues, pour couler de nouveau au S.-E. Un bon chemin fréquenté par les cylistes court le long du Delaware et des rochers d'ardoise de ses bords. La *Pike County (Penna.), où il n'y a encore que peu de voies ferrées, est riche en beaux paysages. Les cours d'eau descendant des montagnes dites *Pocono Mts.* forment de jolies chutes et des gorges nombreuses en allant se jeter dans le Delaware. — 8 M. **Milford** (hôt.: *Fauchère*, $ 3; *Bluff Ho.*), près de l'embouchure du *Sawkill*, dont les belles chutes sont à 20 min. de distance. Près de là, une station d'expériences de l'école forestière de l'université de Yale (p. 70). *Otter's* ou *Utter's Cliff* (244 m.) au S. de Milford, offre une belle vue sur la vallée, avec la chaîne des Montagnes Bleues (v. ci-dessous), au S.-O. Au-dessous, l'*Adams Brook*, cours d'eau qui descend d'une vallée pittoresque, se jette dans le fleuve. — 12 M. L'embouchure du *Raymondskill*, formant une belle cataracte dans le fleuve à 2 kil. ½ en amont. — 18 M. **Dingman's Ferry** (*High Falls Ho.*, $ 2 à 3), à l'embouchure du *Dingman's Creek*, avec un vieux bac et un pont presque détruit. Près du village, plusieurs cascatelles, et à 5 kil. en amont, le *Childs Park*, dans une jolie vallée, avec une chute d'eau. Encore 5 kil. plus loin, le *Silver Lake*, près des sources du fleuve. — 22 M. *New Egypt* (plusieurs aub.), sur le *Tom's Creek*, qui est très poissonneux. — 27 M. **Bushkill** (hôt.: *Peters Ho.*, *Riverside Ho.*), au confluent du *Big* et du *Little Bushkill Creek*, dont les cascades (3 kil.) sont les plus belles du district. Le Delaware fait ici un coude nommé «Walpack Bend» ou «Fiddler's Elbow», en forme de S. — Près de (36 M.) *Marshall's Creek* (chute). le chemin pour *Stroudsburg* (p. 227) se détache à dr. — 42 M. *Delaware Water Gap*, v. p. 227.

Le roc dit *Tri-States-Rock*, au S. de Port Jervis, désigne le point où se rencontrent les frontières des Etats de New York, de New Jersey et de Pennsylvanie. — Jolies excursions de Port Jervis: à *High Point* (488 m.; hôt.: The Inn, $ 4) et au *Lake Marcia*, à 6 kil. à l'E., sur la croupe des *Montagnes Bleues* (Kittatinny ou Shawangunk Mts.; voit.).

De Port Jervis, le N. Y. Ontario & Western R. R. conduit à (24 M.) *Monticello* (518 m.; Mansion Ho., $ 2) et à (55 M.) *Kingston* (p. 264), par (22 M.) *Summitville* (p. 322).

La ligne franchit le Delaware, qui forme ici la frontière de la *Pennsylvanie* (le «Pays sylvestre de Penn», v. p. 244), surnommée l'«Etat de la clef de voûte» (Keystone State), parce que la déclaration de l'indépendance américaine (p. 246) y fut adoptée. Le train côtoie ensuite la rive dr. à une grande hauteur au-dessus du fleuve. L'établissement de la voie ferrée dans la vallée profonde et tor-

tueuse a présenté de grandes difficultés. — 111 M. *Lackawaxen* (198 m.); le Delaware & Hudson Canal franchit le Delaware au moyen d'un aqueduc. Comme beaucoup d'autres petites stations dans les *Hautes-Terres du Delaware* (Delaware Highlands), Lackawaxen est un lieu de villégiature, où il y a plusieurs hôtels et pensions sans prétention.

117 M. *Mast Hope*; la ligne traverse le fleuve et rentre dans l'Etat de New York. A env. 6 kil. à l'O., le territoire de la *Forest Lake Association* (457 m.). On passe dans un défilé près de (123 M.) *Narrowsburg*. — 177 M. *Deposit* (308 m.); la ligne quitte ensuite le Delaware, tourne à g. (S.-O.) et gravit l'arête qui le sépare de la Susquehanna. Paysage pittoresque. — 185 M. *Gulf Summit* (419 m.); la ligne redescend à pic, en offrant bientôt un beau coup d'œil à dr. sur la *Susquehanna*, et traverse le *Cascade Bridge* (pont haut de 55 m.) et le *Starrucca Viaduct* (long de 365 m. et haut de 33 m.). — 193 M. *Susquehanna* (279 m.), avec des ateliers de réparation des voies ferrées, se trouve sur la rive g. du fleuve. — Ensuite, la ligne descend la vallée de la Susquehanna. — 216 M. *Binghamton* (265 m.; p. 228); la ligne court de là parallèlement au Lackawanna Railway (R. 27 *C*) qui longe l'autre rive (à dr.). — 238 M. *Owego* (p. 228); 274 M. *Elmira* (p. 228). — 292 M. *Corning* (286 m.; p. 228), embranch. à dr. (N.) sur Rochester (p. 221).

333 M. **Hornellsville** (353 m.; *buffet*; hôt.: *Sherwood, Osborne Hotel, Page Ho.*, $2 à 2½), ville de 11 918 hab., avec des ateliers de matériel de chemin de fer. La ligne pour Buffalo se détache ici à dr. de la voie principale, qui continue sur (414 M.) *Salamanca* et (461 M.) *Dunkirk* (p. 323). — 363 M. *Portage* (401 m.; Ingham Ho., $2), station pour les ***Portage Falls**, belles chutes que forme ici le *Genesee*.

A ¼ d'h. en aval du village, les *Upper* ou *Horseshoe Falls*, chutes hautes de 21 m.; 5 min. plus bas, les *Middle Falls*, hautes de 33 m., avec le «Devil's Oven» (Four du Diable), caverne rocheuse au pied de la chute. Le Genesee traverse ensuite une gorge de rocher longue de 3 kil. et forme en aval les *Lower Falls* (chutes hautes de 45 m.).

La ligne franchit le Genesee sur un pont haut de 70 m., d'où l'on a la vue des chutes dites Upper et Middle Portage Falls. — 367 M. *Castile* (426 m.); 370 M. *Silver Springs*, à 10 kil. du *Silver Lake*; 394 M. *Attica* (305 m.); 422 M. *Clinton Street* (*East Buffalo*; 185 m.).

425 M. **Buffalo**, v. p. 222.

La ligne pour Niagara Falls suit la même route que le New York Central (p. 222). — 433 M. *Tonawanda* (p. 225); 439 M. *La Salle*; 444 M. *Niagara Falls, New York* (p. 231); 445 M. *Suspension Bridge* (p. 236). La ligne franchit le pont, avec une vue complète des cataractes, et se réunit à (446 M.) *Niagara Falls, Ontario* (p. 231), au Grand Trunk Railway du Canada.


NIAGARA FALLS
1 : 31,000
Feet
Metres
Goat Island
Three Sister Islands
Horse Shoe Falls
American Falls
Canadian Rapids
American Rapids
Parting of Waters
Oakwood Cemetery
Queen Victoria Park
Prospect Park
Niagara River
Clifton
Falls View
Chippawa
Buffalo
Dufferin Islands
Loop Drive
Little Brother I.
Terrapin Rock
Table Rock
Inspiration Pt.
Green I.
Chapin's I.
Robinson I.
Upper Steel Arch Bridge
Cantilever Br.
Lower Steel Arch Br.
Whirlpool
Suspension Bridge Depots
Erie Dep.
Nat. Food Co.
Wagner & Debes' Geogr. Estabt. Leipzig

E. Par le Lehigh Valley Railroad.

464 M. Lehigh Valley R. R. jusqu'à (451 M.) *Buffalo*, en 11 h. 1/2 à 12 h., pour $ 8 (wagon-lit, $ 2); de là à (469 M.) *Suspension Bridge*, encore 1 h. (même prix). Les trains partent de la Pennsylvania Station à *Jersey City* (p. 61); bateaux-bacs des rues: Cortlandt, Desbrosses et West 23rd (v. p. 6). Départ du «Black Diamond Express» à 10 h. 25 du mat.

Jersey City, v. p. 61. La première partie du trajet est à peu près la même que celle du Central of New Jersey R. R. (p. 6). — 9 M. *Newark* (p. 240); 13 M. *Elizabeth Junction*; 27 M. *South Plainfield*; 33 M. *Bound Brook* (p. 241). 64 M. *Pattenburg*; ensuite, le *Musconetcong Tunnel*, long d'env. 1 kil. 1/2. — 76 M. 1/2 *Philippsburg*, point de jonction de différentes lignes, avec des usines à fer; on y franchit le *Delaware* pour entrer dans l'*Etat de Pennsylvanie*.

77 M. 1/2 **Easton** (hôt.: *Paxinosa Inn*, v. ci-dessous; *Huntington*, $ 3; *United States Ho.*, $ 2 1/2 à 3), ville manufacturière de 25 238 hab., au confluent du Lehigh et du Delaware («Forks of the Delaware»), possède le *Lafayette College* (434 étudiants), université presbytérienne fondée en 1826. On y remarque la *Carnegie Library* et l'usine de machines pour mines de la *Cie. Ingersoll Seargeant*, qui occupe 13 000 ouvriers. A 3 kil. au-dessus de la ville (tramway électr.), le **Paxinosa Inn*, une station d'été très fréquentée.

89 M. 1/2 *Bethlehem*, et de là à *Buffalo*, v. p. 263-265; ensuite aux *Niagara Falls*, v. p. 225. La route directe se détache à *Batavia* (p. 222). — 464 M. *Suspension Bridge* (p. 230).

28. Les cataractes du Niagara.

Gares: *New York Central* (pl. C4), au coin de Falls Str. et de Second Str., sert aussi aux lignes du Michigan Central, West Shore, Lehigh Valley et du Rome, Watertown & Ogdensburg Railroad; *Erie Depot* (pl. C4), au coin des Niagara et Second Strs. — Le point de jonction des lignes canadiennes pour Niagara Falls est au *Suspension Bridge* (pl. C1; p. 236), à 3 kil. au N.; en outre, il y a, sur la rive canadienne, des stations à *Niagara Falls, Ontario* (pl. B1), à *Victoria Park* (pl. A3) et à *Falls View* (pl. A6; v. p. 313). — Niagara Falls, New York, est aussi reliée au Suspension Bridge par un tramway (5 c.; v. p. 232).

Hôtels (omnibus, 25 c.). Sur la rive américaine, dans la ville de *Niagara Falls* (p. 233): *International Hotel* (pl. a, B4), $ 3 à 5 1/2; *Cataract Hotel* (pl. b, B4), sur le fleuve, bonne table, $ 3 à 5 1/2; **Kaltenbach* (pl. d, C4), avec vue sur le fleuve, dep. $ 3; *Imperial* (pl. e, C4), $ 2 1/2 à 4; *Tower* (pl. f, B4), $ 2 1/2 à 4; *Prospect House*, recomm., $ 3 1/2 à 5 1/2. Les deux premiers ne sont ouverts qu'en été. — Sur la rive canadienne, à l'extrémité du pont suspendu, *Lafayette* (pl. g, A3), $ 2 1/2 à 3 1/2 (ouvert toute l'année); *Clifton House*, en construction.

Voitures. Tarif officiel: 1 h., $ 1 1/2; chaque heure suivante, $ 1; à 2 chev., $ 2 et $ 1 1/2; toutefois il est bon de faire prix avec le cocher, d'autant plus qu'on obtiendra souvent une réduction du tarif officiel, surtout si l'on est en société. On spécifiera bien à qui doit incomber le paiement du droit de pontonnage, etc., et l'on enjoindra au cocher de ne s'arrêter à aucun des bazars ou des spectacles forains, à moins d'un ordre spécial. Le prix d'une voiture à 1 chev. ne devrait pas dépasse

$ 3 pour une demi-journée et $ 5 pour une journée entière. — Les *omnibus* dits *Park Vans* font le tour des réserves américaines à des intervalles fréquents (prix, 25 c.; pour le Goat Island, 15 c.); les voyageurs ont le droit de descendre où il leur plaît et de continuer la course avec une des voitures suivantes, le même jour.

Tramways électr. — NIAGARA FALLS PARK AND RIVER RAILWAY, sur la rive canadienne de *Queenston* (p. 237; au delà de pl. B 1) à (11 M. 1/2) *Chippewa* (p. 237; au delà de pl. C 6; prix, 45 c.; durée du trajet, 1 h. 1/2). Stations: *Brock's Monument* (p. 237; 10 c.), le *Whirlpool* (p. 237; 20 c.), *Niagara Falls Town* (p. 233; 25 c.), *Niagara Falls Park* (p. 235; 30 c.) et *Dufferin Islands* (p. 236; 30 c.). — Le NIAGARA GORGE RAILROAD («Great Gorge Route»), sur la rive américaine, part du Prospect Park (pl. B 4), traverse la ville de *Niagara Falls*, puis descend vers la rive et court le long du fleuve, par la halte de *Rapids View* (près du Cantilever Bridge, pl. B C 1), (7 M.) *Lewiston* (p. 237; 50 c.; aller et retour, 75 c.), *Youngstown* et (14 M.) *Fort Niagara* (p. 237; 65 c. ou 85 c.). — Prendre la ligne canadienne jusqu'à Queenston, traverser le pont suspendu à Lewiston et revenir par le côte américain (ou vice versa; «International Belt Line»; prix pour tout le tour, $ 1). Vues magnifiques. On peut s'arrêter en route.

Prix d'entrée. Depuis l'établissement des réserves et des parcs nationaux américains et canadiens, les anciens prix d'entrée exorbitants ont été pour la plupart abolis, et si l'on ne craint pas une promenade de quelques milles, on peut visiter les points principaux à peu de frais. L'accès du Goat Island et des plus belles vues des cataractes ne coûte rien; les seules dépenses à conseiller, sont celles d'une course dans la «*Maid of the Mist*» (p. 236), y compris la visite de la rive canadienne (50 c.), à la *Cave of the Winds* (grotte des Vents; $ 1; ou le tour semblable sur la rive canadienne, 50 c.) et à la vue sur les *Whirlpool Rapids* (50 c.).

Réserves *(reservations)*. La *New York State Reservation at Niagara* (42 hect.), ouverte en 1885, comprend le Goat Island et le Prospect Park. — Le *Queen Victoria Niagara Falls Park*, sur la rive canadienne, ouvert en 1888, a une superficie de 61 hect.

Distribution du temps. Il vaut mieux visiter la rive américaine le matin, et la rive canadienne l'après-midi, parce qu'on a alors le soleil derrière soi. Les Whirlpool Rapids se voient le mieux de la rive canadienne. On peut à la rigueur visiter en un jour les points principaux, mais il est préférable de leur consacrer 2 à 3 jours. Mai et la première moitié de juin, puis la seconde moitié de sept. et le mois d'octobre, sont les meilleurs moments pour visiter le Niagara; au cœur de l'été, la chaleur est excessive et tout est encombré. Si l'on en a l'occasion, on ne manquera pas de visiter les cataractes dans la splendeur féerique dont les revêt l'hiver.

Les ****cataractes du Niagara** (*Falls of Niagara;* pron. naï-æg-gæræ; en indien «Tonnerre des Eaux»), la plus grandiose de toutes les merveilles naturelles des Etats-Unis, sont formées par le *Niagara River,* décharge du lac Erie dans le lac Ontario, à 32 kil. de sa sortie du premier et à 21 kil. en amont de son embouchure dans le second. Le Niagara River, déversoir des quatre Grands Lacs de l'Ouest (Erie, Huron, Michigan et Superior), fait une chute de 100 m. sur un parcours de 55 kil. Jusqu'à 3 kil. de sa sortie du lac Erie, le cours du fleuve est impétueux, mais il se ralentit ici, où son lit s'élargit et se bifurque autour du *Grand Island* (p. 235). En aval de l'île, il est large de 4 kil. A env. 24 kil. du lac Erie, le fleuve se rétrécit de nouveau et ses eaux coulent avec une impétuosité de plus en plus grande, jusqu'à ce qu'en amont de la cataracte ses rapides atteignent une pente de plus de 16 m. et une rapidité vertigineuse. Au bord des cataractes, là où le fleuve tourne à angle droit de l'O.

au N., son cours se bifurque derechef autour du *Goat Island* (p. 234), qui occupe env. le quart de la largeur totale du lit (1454 m.). A dr. de l'île, la **cataracte américaine** (*American Fall*), large de 330 m. et haute de 47 m. au milieu; à g., la ****cataracte canadienne** ou **du Fer à cheval** (*Canadian* ou *Horseshoe Fall*, nom dû à la paroi en fer à cheval d'où elle se précipite), large de 915 m. à sa courbe et haute de 44 m. La masse d'eau qui s'écoule par les cataractes est évaluée à 425 000 mètres cubes à la minute, dont env. les neuf-dixièmes s'échappent par la cataracte canadienne (la frontière américaine passe au milieu de celle-ci). La poussière d'eau qui monte du gouffre est visible de bien loin. En aval des cataractes, le cours du fleuve redevient quelque temps si paisible, qu'il gèle souvent en hiver d'une rive à l'autre. Puis il se rétrécit à 380 ou 240 m. et se précipite en une série de rapides, impatient de quitter son lit de rocher trop étroit. 5 kil. plus bas, un coude violent forme un tourbillon gigantesque (p. 237). Ces rapides inférieurs ont une pente de plus de 30 m. sur un parcours de 11 kil.; le fleuve ne s'élargit et ne s'apaise qu'à Lewiston.

Les cataractes se précipitent par dessus un banc de roche calcaire, épais d'env. 25 m., presque horizontal et reposant sur des masses plus friables de schiste et de grès encore plus considérables. Les parties du calcaire, dont la base est rongée par les eaux, n'ayant plus d'appui, se précipitent souvent dans le gouffre et les cataractes elles-mêmes se retirent peu à peu en amont du courant, dans une proportion annuelle d'env. 0 m. 66 sur la rive canadienne et 0 m. 20 sur la rive américaine. Au tournant dit Whirlpool (p. 237), ces couches rocheuses cessent tout à coup et les parois de la gorge se composent entièrement d'alluvions. Si les eaux se retirent encore d'env. 3 kil., les stratifications calcaires et schisteuses seront entièrement balayées, et le fleuve atteindra le grès, ce qui réduira de 15 m. la hauteur des cataractes.

Les cataractes du Niagara sont indiquées, sous le nom d'Ongiara, sur la carte du Canada par Sanson (Paris, 1657), mais le premier blanc qui vit et décrivit les cataractes, fut *Louis Hennepin*, un franciscain belge, membre de l'expédition La Salle (p. 223) en 1678. Selon la fiction indienne, les cataractes engloutissent deux victimes humaines par année, un nombre qui est largement dépassé par celui des suicides et des accidents.

La ville américaine de **Niagara Falls** (hôtels, v. p. 231), située immédiatement sur le fleuve, compte 19457 hab. (en 1900; elle en avait 5502 en 1890). La principale source de sa prospérité a été pendant longtemps l'affluence des étrangers, toutefois elle est en train de devenir rapidement un centre manufacturier, depuis qu'on utilise l'énorme force motrice des cataractes (v. ci-dessous). On évalue à env. 700000 le nombre des visiteurs annuels. — Ne pas s'arrêter au *Museum* ni au *Cyclorama*. La *Natural Food Conservatory* (pl. C4), grande fabrique de pain de froment égrugé, avec ses moteurs électriques, mérite une visite; on est conduit gratuitement. Belle vue du toit.

En 1894, on a achevé de percer dans le roc un TUNNEL (pl. B-D4), profond de 9 m. et large de 5 m. 50, qui, partant à env. 2 kil. en amont des cataractes, à 50 m. de profondeur, aboutit immédiatement en aval du pont supérieur (p. 235). Il passe sous la ville à une profondeur d'env. 60 m. Un court canal détourne une partie du fleuve dans le tunnel, où l'on obtient, à l'aide de turbines, une force hydraulique de 110000 chevaux

Cette installation ne gâte pas la beauté des cataractes. Un tunnel analogue a été construit sur la rive canadienne. On estime que les cataractes fournissent une force hydraulique de 400000 chevaux, employée aussi par transmission, pour des tramways électr. et pour l'éclairage des villes.

Nous commençons la visite des cataractes par une promenade au **Prospect Park** (pl. B 4, superficie, env. 5 hect.), situé près de la cataracte américaine. A **Prospect Point*, endroit protégé par une grille, on se trouve immédiatement au bord de la cataracte, qu'on voit tomber sur les rochers dans le bas. A la *Hennepin's View*, un peu à dr. (au N.), on en a une bonne vue générale. Près du Prospect Point, le *Superintendent's Office*, d'où un court tronçon funiculaire dit Inclined Railway (5 c.) et un escalier descendent au point de départ de la «Maid of the Mist» (p. 236).

De Prospect Point, le chemin du parc conduit à g. (O.) au (3 min.) *Goat Island Bridge*, pont long de 110 m., qui franchit le bras dr. du fleuve un peu en amont de la cataracte américaine, avec une belle vue sur les rapides supérieurs. En aval (à dr.), quelques îlots rocheux, entre autres l'*Avery's Rock*, auquel un malheureux se cramponna pendant 18 h., jusqu'à ce qu'il fût précipité dans l'abîme par le choc d'un canot qu'on descendit au moyen de cordes pour le sauver. Le pont aboutit au *Green Island*, d'où un second pont plus court conduit au ***Goat Island** (pl. B4; île des Chèvres), qui a 32 hect. de superficie et dont la flore est riche. Là on tourne à dr. et l'on est en 4 min. au **Luna Island* (île de la Lune), îlot rocheux situé entre la cataracte américaine et le **Centre Fall*, et qui doit son nom à l'arc-en-ciel qu'on y voit dans les eaux au clair de lune. On continue du côté O. du Goat Island et l'on atteint en 1 ou 2 min. les escaliers dits *Biddle Stairs* (accès gratuit) et le bureau, où l'on trouve un guide et des vêtements imperméables pour visiter la ***Cave of the Winds** (*grotte des Vents*; pl. C. of W., B5; entrée, $1; petit pourb.), où l'on a l'occasion d'observer la formidable puissance et le curieux travail d'érosion des cataractes (v. p. 233).

On descendra l'escalier pour suivre le sentier qui longe le pied des rochers jusqu'à la cataracte dite Centre Fall, mais on ne traversera la Cave of the Winds que si l'on a les nerfs solides (excursion d'ailleurs sans danger en prenant les précautions nécessaires, et souvent faite par des dames). On passe d'abord sur des passerelles et des ponts entre les rochers et la poussière d'eau devant la cataracte centrale (Central Fall), derrière laquelle on est ensuite conduit par la «Cave of the Winds», où l'on est assourdi et aveuglé par le mugissement indescriptible des eaux et du vent. Les visiteurs se prennent par les mains et se glissent de côté sur une étroite arête rocheuse, en ayant en face d'eux, à un pouce de leurs visages, la paroi de rocher perpendiculaire, et derrière eux, la cataracte tombant avec le fracas du tonnerre.

Des Biddle Stairs, le sentier du Goat Island conduit au (6 kil.) *Porter's Bluff*, où la vue embrasse la cataracte du Fer à cheval, les rapides canadiens et la gorge en aval des cataractes. Un escalier et un pont descendent d'ici au ***Terrapin Rock* (pl. A 5), au bord de la cataracte du Fer à cheval, dont il commande le meilleur coup d'œil de ce côté.

«Le fleuve est évidemment beaucoup plus profond ici que du côté américain; et au lieu de s'éparpiller en écume dans sa chute sur le rocher, il le franchit en se bombant sans se briser et se précipite dans l'abîme en un seul jet d'eau d'un vert d'émeraude. Sa couleur n'est pas uniforme, mais chatoyante, et de longs rubans de teinte plus foncée alternent avec des bandes de couleur plus claire. La cataracte du Fer à cheval n'est pas non plus exempte de beauté, mais elle est surtout majestueuse. La chute des eaux n'est pas impétueuse, mais paisible, grandiose, écrasante» *(Tyndall)*. — En 1829 on y descendit un navire de guerre désarmé d'un tirant d'eau de 5 m. 50, qui franchit la cataracte sans toucher le bord du rocher.

Le sentier continue du côté S. du Goat Island jusqu'aux (7 à 8 min.) ponts qui mènent aux **Three Sister Islands* (îles des Trois-Sœurs), d'où l'on a le meilleur coup d'œil sur les imposants ***rapides canadiens** *(Canadian Rapids)*, qui se précipitent avec une vitesse de 50 kil. à l'heure. Un rocher plus petit, le *Little Brother* (Petit Frère), est contigu à la troisième des «îles Sœurs».

Passant ensuite au milieu du Goat Island, on peut revenir en 5 min. au pont qui mène à la terre ferme; toutefois si l'on a le temps, on ne manquera pas de pousser jusqu'au (4 min.) «Parting of Waters» (Partage des Eaux; pl. C5), à l'extrémité supérieure de l'île, d'où l'on découvre une excellente vue sur le cours large et tranquille du fleuve en amont des cataractes, avec le *Grand Island* (p. 232) à l'arrière-plan. De là, le sentier revient en 5 ou 6 min. au pont, par le côté N. du Goat Island, en offrant la vue des *rapides américains*.

On traverse ensuite le fleuve sur l'***Upper Steel Arch Bridge** (pl. B4), pont qui a été construit de 1897 à 1898 à la place de l'ancien pont suspendu. L'ouverture de l'arche en acier est de 256 m.; la longueur totale du pont est de 378 m., sa largeur de 15 m. et sa hauteur de plus de 59 m. Sur ce pont passent un tramway électr. à deux voies, deux routes de voit. et deux trottoirs. Pontonnage et tramway, 10 c.; aller et retour, 15 c. En amont du pont, quelques fabriques; en aval, l'embouchure du tunnel mentionné p. 233.

A la tête du pont sur la rive canadienne, tourner à g. pour être en 3 min. à l'entrée du ***Queen Victoria Niagara Falls Park** (pl. A 4-6), qui s'étend sur une longueur de 4 kil. au bord du fleuve (chemin de fer électr., v. p. 232). On y voit une statue en bronze du colonel *Gzowski*, instigateur de son installation, et il offre une splendide vue sur les cataractes et sur la gorge, surtout du (3 min.) **Rambler's Rest* et de (4 min.) l'**Inspiration Point* (pl. A 4). A dr. (4 min.), un *restaurant;* 3 min. plus loin, le *Table Rock House* et le ****Table Rock** (pl. A 5), d'où l'on a une vue des cataractes du Fer à cheval d'une majesté indescriptible. De beaux arcs-en-ciel se forment l'après-midi dans la poussière d'eau. Le fracas des cataractes est assourdissant.

Le nom de Table Rock (table de rocher) s'est conservé, quoique le dernier quartier de la dalle rocheuse minée par les eaux à laquelle il était dû se soit écroulé dans l'abîme en 1850. — Un ascenseur (elevator) offre aux amateurs l'occasion de descendre sous les cataractes (25 c.; avec les vêtements imperméables, 50 c.) On traverse un tunnel (long de 60 m.). *Coups d'œil imposants sur les chutes vues de derrière et d'en bas.

Si l'on a le temps, on peut continuer par le parc, en amont des cataractes, jusqu'au (3-4 min.) *Cedar Island* (pl. A6) et aux (20 min.) ***Dufferin Islands** (pl. B6; tramway électr., v. p. 232), avec de belles échappées sur les rapides canadiens (p. 235). Le *Burning Spring* (entrée, 50 c.), source d'acide hydrosulfurique qu'on allume pour un instant, ne mérite pas une visite. — La *Falls View Station* (pl. A6), gare du Michigan Central Railroad (p. 313), se trouve tout près du parc, en face de l'extrémité inférieure du Cedar Island. — Une route qui se détache près du Table Rock conduit au champ de bataille de *Lundy's Lane*, où les troupes anglo-canadiennes battirent les Américains après une lutte opiniâtre, le 25 juillet 1814.

Personne ne manquera de faire l'**excursion sur la *Maid of the Mist* (Fille de la Nuée), petit bateau à vapeur, qui part de l'extrémité du funiculaire (p. 234) par lequel on descend du Prospect Park, remonte le fleuve presque jusqu'au pied de la cataracte du Fer à cheval et aborde sur la rive canadienne (prix du trajet, 50 c., y compris les vêtements imperméables). L'excursion est tout à fait sans danger, la vue sur les cataractes est des plus grandioses. On peut débarquer sur la rive canadienne, où un sentier à pic conduit au Parc National, et s'en retourner plus tard (le même jour) par le bateau à vapeur.

Le fleuve et ses rives en aval du pont offrent un certain nombre de points fort intéressants. Les rapides inférieurs et le tourbillon dit Whirlpool (p. 237) se voient le mieux de la rive canadienne.

De l'extrémité N. du pont, une route (tramway électr., p. 232) côtoie le bord du rocher jusqu'au (3 kil.) ***Cantilever Bridge** (pl. B1), pont du *Michigan Central Railroad* (p. 313), belle construction d'après le système à consoles (cantilever), achevée en 1883. Ce pont, tout en acier, est long de 277 m. et haut de 74 m.; les deux bras de console, longs de 120 et de 114 m., sont reliés au milieu par une arche fixe de 36 m. d'ouverture. A env. 90 m. en aval de ce pont, le ***Lower Steel Arch Bridge** (pl. B1) du *Grand Trunk Railway* (p. 230), achevé en 1897, avec une chaussée au-dessous de la voie ferrée (pontonnage, aller et retour, 10 c.). Ce pont a été construit en 1897 à la place de l'anc. pont suspendu, auquel la station de la rive américaine doit encore son nom de *Suspension Bridge*. Long de 335 m., il est à 69 m. au-dessus du fleuve. Beau coup d'œil sur le Whirlpool, mais la vue des cataractes y est masquée par le Cantilever Bridge.

Un peu en aval du Steel Arch Bridge, l'entrée du *Rapids Park*, d'où un petit funiculaire (50 c.) descend aux ***Whirlpool Rapids** *(rapides tourbillonnants)*, qui dans leur genre rivalisent avec les cataractes. L'énorme masse d'eau s'engouffre ici dans un canal si étroit (90 m.) qu'elle prend positivement une forme convexe, et que le fleuve, profond ici d'env. 15 m., est plus élevé au milieu que sur les bords. Trois autres ascenseurs (elevators, 50 c.) descendent sur la rive américaine.

L'impression que le fleuve fait ici est celle d'une force écrasante les masses d'eau montent sans relâche du gouffre comme d'immenses vagues d'océan du vert le plus splendide. — En 1883, le capitaine Webb perdit la vie en essayant de descendre les rapides à la nage, mais plusieurs

personnes ont depuis lors renouvelé l'expérience avec succès dans des tonneaux. En 1861, on conduisit l'ancienne «Maid of the Mist» à travers les rapides jusqu'à Lewiston. Blondin et d'autres ont traversé la gorge en amont des rapides sur une corde tendue ou sur un câble métallique.

On peut ensuite repasser sur la rive américaine par le Lower Steel Arch Bridge (tramway électr., v. p. 232).

A 1 kil. $^1/_2$ en aval des deux ponts se trouve le ***Whirlpool** *(tourbillon)*, sur lequel on a, du sommet du rocher, une bonne vue d'ensemble. Le fleuve forme ici un violent coude à angle droit et ce tourbillon gigantesque est dû au ressac de ce formidable volume d'eau contre les rochers de la rive g.

Sur la rive américaine, la route dite Riverway conduit du pont du Goat Island (p. 234) au (1 kil. $^1/_2$) *Old French Landing* (vieux débarcadère français), où La Salle et le Père Hennepin (p. 233) s'embarquèrent, dit-on, de nouveau, après avoir contourné les cataractes. A peu près en face, sur la rive canadienne, le village de *Chippewa*, où les Américains battirent les Anglais en 1814. A 1 kil. $^1/_2$ plus loin, en amont, le *Schlosser Landing*, fortifié par les Français en 1750 et par les Anglais en 1761. Le *Navy Island*, petite île, près de la rive canadienne, offrit un abri aux insurgés de la guerre dite «Mackenzie War» (1837-1838). Immédiatement à l'E., le *Grand Island* (Bedell Ho., séjour d'été très fréquenté, $ 2 à 3), île de 67 kil. car. de superficie, à l'Etat de New York et où le major Mordecai M. Noah proposa en 1820 de fonder la ville d'Ararat, dont il voulait faire le refuge universel des Juifs. En face, sur la rive américaine, à 8 kil. en amont des cataractes, débouche le *Cayuga*, d'où Robert de La Salle (p. 223) partit en 1679 sur le «*Griffon*», pour explorer les Grands Lacs.

Les *Observation Trains* du New York Central, entre *Niagara Falls* et (7 M.) *Lewiston* (aller et retour, 25 c.), offrent des échappées splendides (à g.) sur la cluve d'érosion du Niagara. — *Lewiston*, petit village riant, est le point de départ des bateaux à vap. pour *Toronto* (v. *le Canada*, par Bædeker), sur le lac Ontario. Sur l'autre rive se trouve *Queenston*, sur la ligne du Michigan Central, et sur la hauteur au S., au-dessus de la ville, une colonne haute de 59 m., à l'endroit où le général Brock fut tué en 1812. — 13 kil. au N.-E. des cataractes du Niagara, la *réserve des Indiens Touscarora* (v. p. 216; corbeilles, etc., à vendre). — Le *Fort Niagara* (tramway électr., v. p. 232), à l'embouchure du fleuve (22 kil..), a été fondé en 1678; il est actuellement occupé par une garnison américaine. En face, les bains de *Niagara-on-the-Lake*. — V. *le Canada*, par Bædeker.

29. Le St-Laurent et les Mille-Iles.

Pour l'excursion au St-Laurent, si l'on part de la rive américaine, on prend d'ordinaire le bateau à vap. à *Clayton* (v. p. 238), où l'on se rend de New York (340 M.), par le *New York Central R. R.* jusqu'à (233 M.) *Utica*, et de là, par la ligne du *Rome*, *Watertown & Ogdensburg R. R.* (9 à 12 h.; wagons directs; prix du trajet, $ 8.27; v. R. 27 *A*). — Le bateau à vap. de Montréal (Montreal Steamer) de la Cie. dite *Richelieu & Ontario Navigation Co.* part de *Toronto* à 4 h. de l'après-midi, arrive à *Kingston* (où s'embarquent la plupart des passagers) vers 6 h. du mat. et 1 h. $^1/_4$ plus tard à Clayton (prix du trajet de Clayton à Montréal, $ 5.25). Arrivée à Montréal vers 6 h. $^1/_2$ du s. — Si l'on ne veut visiter que les Mille Iles, on peut profiter d'un des bateaux à vap. qui font t. l. jours des tours de Clayton (50 c.); le «Lawrence» qui est muni d'un puissant projecteur, fait sa course de nuit. V. *le Canada*, par Bædeker.

Le **St-Laurent** *(St. Lawrence River)*, fleuve long de 1140 kil. et le plus riche en eau de tous ceux de l'Amérique du Nord, va déverser les eaux des Grands Lacs dans l'Océan Atlantique. Il est navigable pour les vaisseaux de haut bord jusqu'à Montréal, et pour les petits steamers

sur tout son cours, toutefois les bateaux qui le remontent doivent contourner les rapides en partie par des canaux latéraux (v. p. 239). Sur le St-Laurent inférieur, la navigation est interrompue par le gel pendant 4 ou 5 mois. — Les distances données ci-après sont calculées de Kingston.

Kingston (hôt.: *Hôt. Frontenac,* $ $1^1/_2$ à 2; *British American Hotel,* $ $1^1/_2$ à 2), ville de 17960 hab., avec des fortifications pittoresques, sur le St-Laurent, à sa sortie du lac Ontario, v. *le Canada*, par Bædeker. Un petit bateau à vap. dessert régulièrement *Cape Vincent* (Carleston Hotel, $ $2^1/_2$ à 3), sur la rive américaine.

Le bateau quitte Kingston et entre bientôt après dans le ***Lake of the Thousand Islands** *(lac des Mille-Iles)*, un élargissement du fleuve St-Laurent long de 65 kil. et large de 6 à 11 kil., qui renferme env. 1700 îles, grandes et petites, en partie boisées et formées de moraines et de gneiss. Beaucoup d'entre elles sont très fréquentées en été et couvertes d'hôtels et de pensions, d'autres sont la propriété privée de riches Américains et Canadiens. La traversée de cet archipel est fort jolie; de nuit, beaucoup des îles sont illuminées pendant le passage des bateaux (les mercr. et sam.). Le bateau passe d'abord entre le *Wolfe* ou *Long Island* à dr. et le *Howe Island* à g.

25 M. (à dr.) **Clayton** (hôt.: *New Hubbard,* $2 à 4; *Izaak Walton,* $2; *Manatauck,* au Prospect Point), village de 1913 hab., fréquenté en été, est le terminus du Rome, Watertown & Ogdensburg Railroad venant d'*Utica* (107 M.; v. p. 217). En face, la grande île *Grindstone;* derrière, sur la rive canadienne, *Gananoque* (Gananoque Inn, $3).

28 M. (à dr.) *Round Island* (*Frontenac*), avec le grand *Hotel Frontenac* ($4). — En face, la *Murray Isle* (Hotel Murray Hill, $4).

31 M. (à g.) *Thousand Island Park* (hôt.: Columbian, $3 à 4; Thousand Island Park Ho., $ $2^1/_2$), très fréquenté par les méthodistes, à l'extrémité O. du *Wellesley Island.*

41 M. (à dr.) **Alexandria Bay** (hôt.: *Crossmon,* $4; *Thousand Isle Ho.,* $3 à 5; *Edgewood Park, New Marsden Ho.,* $3; *Central Park Ho.,* $2 à 3), station d'été la plus fréquentée des Mille Iles, dans un joli site, sur la rive américaine, en face du Wellesley Island (pêche et canotage). Parmi les plus belles villas des îles voisines, on remarque celles de *Pullman* et de *H. H. Warner* (l'inventeur de la «Safe Cure»). — A l'extrémité E. du Wellesley Island, le *Westminster Park* (Hotel Westminster, $2 à 3).

Le bateau passe plus loin aux *Summerland Islets* (à g.) et au long *Grenadier Island* (à g.), quitte le lac des Mille-Iles et entre dans le fleuve proprement dit, large ici d'env. 3 kil. Le trajet suivant est uniforme.

66 M. (à g.) **Brockville** (hôt.: *Strathcona,* $ 3; *St. Lawrence Hall,* $2), ville canadienne de 18940 hab., avec une pêcherie d'un bon rendement.

80 M. (à g.) *Prescott* (Daniels Ho., $2 à 3).

80 M. (à dr.) **Ogdensburg** (hôt.: *Seymour Ho.,* $2 à 3; *Windsor, Norman,* $2), ville de 12633 hab., qui fait un commerce de

céréales. D'Ogdensburg à *Rouse's Point*, v. p. 217; à *Rome* et à *Utica*, v. p. 217.

A env. 16 kil. en aval d'Ogdensburg, le bateau traverse les *Galoup Rapids* (longs de 12 kil.), auxquels succède le *Rapide Plat*, 7 kil. plus bas. Ni l'un ni l'autre de ces rapides n'est violent, bien que les navires qui remontent le fleuve doivent les contourner par un canal sur la rive canadienne. Entre ces deux rapides, le passage le plus étroit du fleuve (150 m.). Il y a quantité d'îles.

95 M. (à g.) *Morrisburg*, immédiatement en aval du Rapide Plat.

109 M. (à dr.) *Louisville Landing;* diligences pour (7 M.) *Massena Springs* (hôt.: Hatfield Ho., $\$2^1/_2$; White's Hotel, $2 à 3); v. p. 217.

109 M. (à g.) *Dickinson's Landing*, à l'entrée des ***Long Sault Rapids**, entre la rive canadienne et le *Long Sault Island*. Les rapides sont longs de 14 kil. et donneront peut-être un léger frisson de crainte au moment où le bateau les descend comme une flèche. En remontant le cours, on les évite par le *canal de Cornwall*, long de 18 kil. $^1/_2$, dont tout le trafic (halage des bateaux, éclairage, etc.) s'effectue au moyen de forts courants électriques.

121 M. (à g.) **Cornwall** (*Rossmore Ho.*, $2), ville florissante de 6700 hab., à l'issue des Long Sault Rapids. La frontière entre les Etats-Unis et le Canada s'éloigne ici du fleuve et le village indien de *St. Regis*, en face de Cornwall, se trouve dans la *province de Québec*. Ensuite, les *Adirondack Mts.* (p. 194) sont visibles à dr.

135 M. (à g.) *Lancaster*, sur le *lac St. Francis*, un élargissement du fleuve, long de 45 kil. et large de 8 à 11 kil. A peu près en face, *Stanley Island* (Algonquin Hotel). — 142 M. (à dr.) *Port Louis;* au delà, les deux rives font partie de la province de Québec.

151 M. (à g.) *Coteau Landing;* un chemin de fer franchit le fleuve sur un pont tournant (v. *le Canada*, par Bædeker). Puis, une succession presque ininterrompue de rapides, longs en tout d'env. 18 kil.: *Coteau Rapid, Cedar Rapid, Split Rock Rapid* et les **Cascades*. En remontant le fleuve, on les évite en passant par le *canal Beauharnois*, long de 18 kil. Les grandes églises catholiques des villages situés sur le fleuve frappent maintenant les regards.

164 M. (à dr.) *Beauharnois*, à l'extrémité inférieure de ces rapides, est située en face de l'embouchure de l'*Ottawa River*, fleuve à peu près semblable au Rhin par la longueur de son niveau et les dimensions de son bassin. Ses bras enserrent l'*île Perrot*. Sur la rive E. du bras E., le village de *Ste. Anne*, où Tom Moore plaça la scène de son «Canadian Boat Song». — Puis, le bateau entre dans le *lac de St-Louis*, long de 19 à 24 kil.

180 M. (à g.) *Lachine* (hôt.: Dominican, $2; Imperial; Lake View), ville de 5561 hab., à l'entrée des ***Lachine Rapids**, les plus courts (5 kil.), mais les plus impétueux de tous, et qui donnent au trajet une fin impressionnante et d'un grand effet. Les rapides commencent immédiatement en aval du beau pont du *Canadian Pacific*

Railway. Le bateau traverse les rapides et passe bientôt après sous le pont dit * *Victoria Jubilee Bridge.*

194 M. (à g.) *Montréal;* v. *le Canada,* par Bædeker.

30. De New York à Philadelphie.

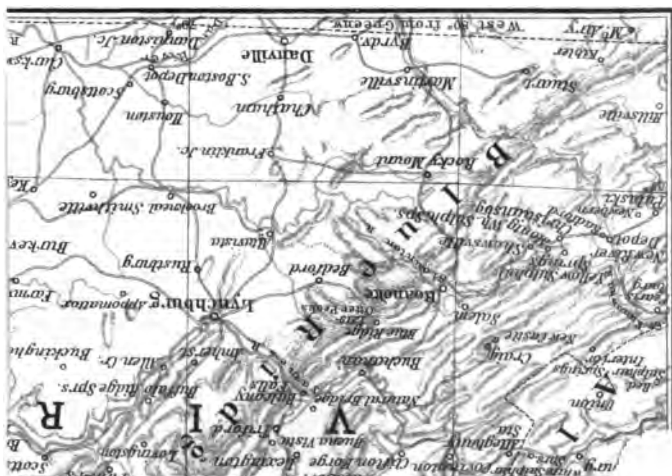
A. Par le Pennsylvania Railroad.

90 M. Chemin de fer, en 2 h. 1/4 à 2 h. 1/2 (prix du trajet, $ 2 1/2; wagon-salon, 50 c.). La gare est à *Jersey City* (bateaux-bacs de 23rd Str., de Desbrosses Str., de Cortlandt Str. et de Brooklyn; v. p. 6).

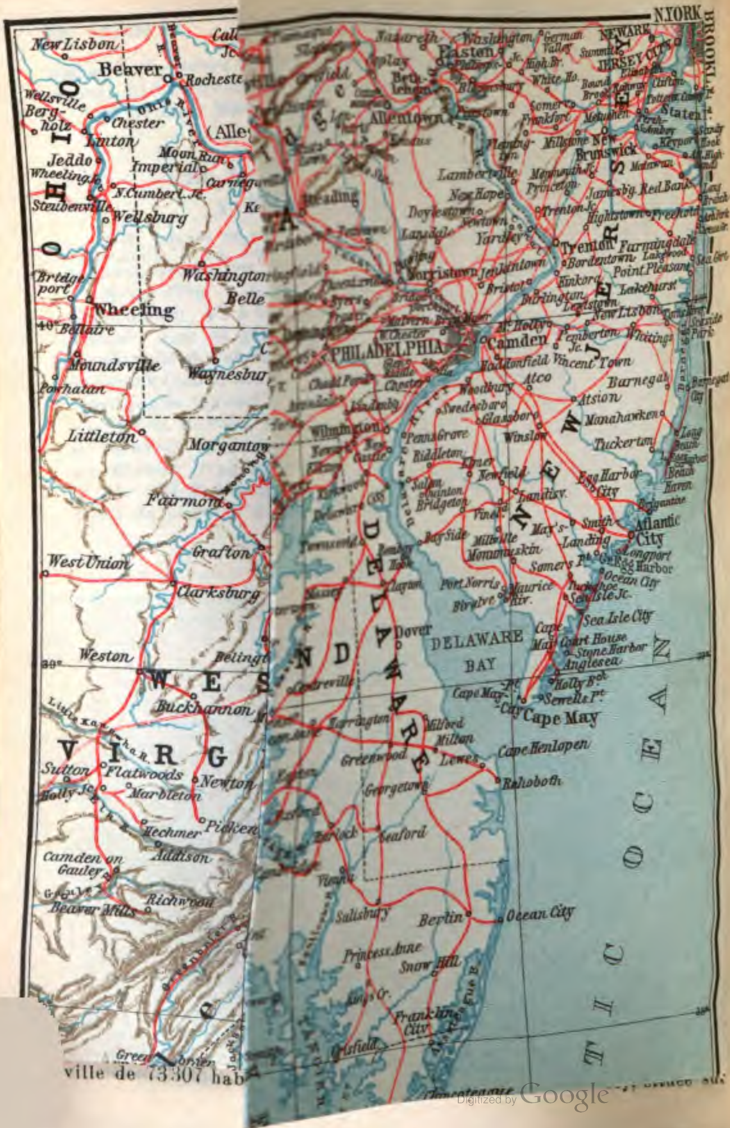
Jersey City, v. p. 61. Le train court à l'O. sur (9 M.) **Newark** (*Continental,* $ 2 à 3), ville manufacturière de 246070 hab. sur le *Passaic,* avec de grandes brasseries et des fabriques importantes d'orfèvrerie et d'argenterie, de quincaillerie, de cellulose, de papier et de cuir (valeur des produits en 1900, 127 millions de doll.). On y remarque la maison d'affaires de la Cie dite *Prudential Insurance Co.,* par G. B. Post, avec une décoration intérieure de Blashfield et de Mowbray Siddons. Les collections du Dr. *Leslie D. Ward* et du sénateur *Dryden* renferment de bonnes toiles de l'école de Barbizon. — 14 M. *Elizabeth* (Burkely Hotel, $ 2 1/2), ville de 52130 hab., point de jonction du Central Railroad de New Jersey. — 19 M. 1/2 *Rahway,* ville industrielle de 7935 hab. — 24 M. *Menlo Park,* ancien séjour d'Edison, le «magicien de Menlo Park». — 31 M. **New Brunswick** (*Mansion Ho., Palmer Ho.,* $ 2-3), sur le *Raritan,* ville manufacturière de 20000 hab., qui possède le *Rutgers College,* visible à dr. de la voie, maison d'éducation fondée en 1766 par l'église réformée hollandaise (2253 élèves). — 41 M. *Monmouth Junction,* embranch. sur Long Branch, etc. (p. 259). — 47 M. *Princeton Junction,* embranch. sur (3 M.) *Princeton* (hôt.: *Princeton Inn, $ 4; The Nassau, $ 2 1/2), avec 3899 hab.

Le **Princeton College**, autrefois le *College of New Jersey*, à été fondé en 1746 à Elizabeth (v. ci-dessus) et transféré à Princeton en 1757 (env. 1530 étudiants). C'est la seule grande université américaine, où les femmes ne soient pas admises. Les bâtiments universitaires sont situés dans un beau «campus» bien ombragé et mesurant 90 hect. Le *Nassau Hall* a vu les séances du Continental Congress du 16 juin au 4 nov. 1783; Washington y reçut les remercîments de la nation pour ses succès dans la guerre d'Indépendance. Parmi les autres édifices, qui sont en partie dans un bon style goth., on remarque: l'*Alexander Hall*, la *chapelle* (Marquand Chapel), la *John C. Green School of Science*, la *bibiothèque* (180000 vol.), le *Blair Hall*, le *Little Hall* et le *gymnase* pour les exercices athlétiques. En refoulant un ruisseau, on a formé, aux frais d'Andrew Carnegie, une pièce d'eau pour les rameurs. — Le *séminaire* des presbytériens, institution à part, compte env. 170 élèves. — La *bataille de Princeton* (3 janv. 1777), dans laquelle Washington battit les Anglais, a été l'une des plus importantes au commencement de la guerre d'Indépendance. — A 6 kil. au N. de Princeton, à *Rocky Hill*, la maison où Washington écrivit ses adieux à son armée; c'est auj. un musée historique (entrée, 25 c.).

La ligne s'abaisse vers le *Delaware.* — 57 M. **Trenton** (hôt.: *Windsor,* $ 2 1/2 à 3, ch. dep. $ 1; *Trenton; American,* $ à 2 3), ville de 73307 hab., capitale de l'Etat de New Jersey, située sur



quentée en été par les Philadelphiens; 79 M. Jenkintown,


N.YORK
BROOKLYN
NEWARK
JERSEY CITY
Staten I.
New Lisbon
Beaver
Rochester
Wellsville
Chester
Linton
Jeddo
Wheeling Jc.
N.Cumbert. Jc.
Steubenville
Wellsburg
Imperial
Washington
Bridgeport
Wheeling
Bellaire
Moundsville
Waynesburg
Powhatan
Littleton
Morgantown
Fairmont
Grafton
West Union
Clarksburg
Weston
Buckhannon
Sutton
Flatwoods
Newton
Marbleton
Holly Jc.
Hechmer
Addison
Camden on Gauley
Beaver Mills
Richwood
Nazareth
Easton
Washington
German Valley
Summit
High Br.
White Ho.
Somerville
Bound Brook
Rahway
Elizabeth
Bethlehem
Allentown
Frankfort
Metuchen
Perth Amboy
Millstone
New Brunswick
Keyport
Sandy Hook
Monmouth Jc.
Matawan
Lambertville
Princeton
Jamesb'g.
Red Bank
Long Branch
New Hope
Trenton Jc.
Hightstown
Freehold
Reading
Doylestown
Newtown
Yardley
Trenton
Farmingdale
Lakewood
Bordentown
Point Pleasant
Norristown
Jenkintown
Bristol
Burlington
Lakehurst
New Lisbon
Mt. Holly
PHILADELPHIA
Camden
Pemberton Jc.
Whitings
Seaside Park
Haddonfield
Vincent Town
Atco
Barnegat
Chester
Woodbury
Atsion
Swedesboro
Glassboro
Manahawken
Wilmington
Penns Grove
Winslow
Tuckerton
New Castle
Elmer
Newfield
Egg Harbor City
Salem
Bridgeton
Landisv.
Brigantine
Vineland
May's Landing
Atlantic City
Millville
Smith's Landing
Longport
Great Egg Harbor
Somers Pt.
Ocean City
Port Norris
Maurice Riv.
Tuckahoe
Sea Isle Jc.
Sea Isle City
Dover
DELAWARE BAY
Cape May Court House
Stone Harbor
Anglesea
Holly Bch.
Cape May Pt.
Sewells Pt.
Cape May
Harrington
Milford
Milton
Cape Henlopen
Greenwood
Lewes
Rehoboth
Georgetown
Seaford
Salisbury
Berlin
Ocean City
Princess Anne
Snow Hill
Franklin City
DELAWARE
NEW JERSEY
WEST VIRGINIA
OHIO
ATLANTIC OCEAN
ville de 73307 hab

le Delaware qui y devient navigable et sur le *Delaware & Raritan Canal* qui la traverse d'un bout à l'autre, possède de grandes fabriques de poterie. Au bord du fleuve, le *palais de l'Etat* (State House), l'*asile des Aliénés* et le *pénitencier*.

Le 26 déc. 1776, Washington franchit ici le Delaware et surprit la garnison anglaise forte de 1300 hommes (surtout des Hessois) sous les ordres du colonel Rall; puis, il repoussa le 2 janv. 1777 l'attaque de lord Cornwallis. — Trenton est le point de jonction d'une ligne pour *Manunka Chunk* et le *Delaware Water Gap* (p. 227).

Bordentown (*Bordentown Ho.*, $ 1$^1/_2$), à 8 kil. au S. de Trenton, a été de 1815 à 1832 la résidence de Joseph Bonaparte, ex-roi d'Espagne, dont on montre encore le beau parc.

La ligne franchit le Delaware et entre dans l'*Etat de Pennsylvanie* (p. 229); riches terres arables; à dr., le canal. — 58 M. *Morrisville*, où le général Moreau, banni comme adversaire de Napoléon, habita de 1806 à 1813 dans une maison construite par Robert Morris, le «banquier de la Révolution». Moreau fut plus tard blessé mortellement à la bataille de Dresde aux côtés de l'empereur Alexandre de Russie. — 67 M. *Bristol*. La ligne quitte le Delaware et traverse aux environs de Philadelphie un district où il y a des fabriques, des ateliers et des maisons d'ouvriers en grand nombre. — 81 M. *Frankford*, point de jonction des «bridge trains» pour Atlantic City (v. p. 261). — 85 M. *North Philadelphia* (autrefois *Germantown Junction*). En entrant à Philadelphie, le train franchit deux fois le *Schuylkill* (pron. skoulkill); beau coup d'œil sur la ville et le Fairmount Park (p. 255).

90 M. *Philadelphie* (Broad Street Station), v. p. 242.

B. Par la Royal Blue Line (*Bound Brook Route*).

90 M. CENTRAL RAILROAD OF NEW JERSEY et PHILADELPHIA & READING RAILROAD, en 2 à 3 h. $^1/_2$ (mêmes prix comme à la p. 240). La route est presque la même que celle du Pennsylvania Railroad. — Gare à *Jersey City* (v. p. 61; bateau-bac de Liberty Str. et de Whitehall Str., v. p. 6).

Jersey City, v. p. 61. La ligne traverse la *Newark Bay*, sur un pont long de 3 kil., avec vue sur *Newark* (p. 240) à dr. et le *Staten Island* (p. 60) à g. — 10 M. *Elizabethport*, point de jonction d'embranchements sur Newark et sur les bains de mer de New Jersey (p. 257), possède la fabrique de machines à coudre de Singer (5000 ouvriers). — 11 M. $^1/_2$ *Elizabeth* (p. 240). — 24 M. **Plainfield** (hôt.: *Netherwood, Kensington*, $ 2$^1/_2$; *Mountain View Inn*, sur les collines, près de la ville), ville manufacturière de 15 369 hab. Sur les *Orange Hills*, à dr., le *Washington's Rock*, d'où le général observa, dit-on, les mouvements des troupes anglaises. — 30 M. *Bound Brook*, sur le *Raritan*; le train passe sur les rails du *Philadelphia & Reading Railroad*. En 1777, lord Cornwallis battit ici les Américains. Ensuite, des champs de blé et des vergers. — 57 M. *Trenton Junction*; court embranch. à g. sur (4 M.) *Trenton* (p. 240). — 59 M. *Yardley*, en deçà duquel la ligne franchit le *Delaware*, sur un beau pont, avec vue à dr. et à g. — 67 M. *Langhorne*, fréquentée en été par les Philadelphiens; 79 M. *Jenkintown*, em-

branch. sur Bethlehem (p. 263); 85 M. *Wayne Junction,* d'où des lignes rayonnent dans toutes les directions (v. p. 257, 263). Le train traverse le quartier N. de la ville.

90 M. *Philadelphie* (Reading Terminal Station), v. ci-dessous.

31. Philadelphie *(Philadelphia).*

Gares: *Broad Street Station* (pl. F 6; buffet), en face du City Hall, gare du Pennsylvania R. R. pour New York, Baltimore, Washington, Pittsburg, Chicago, Gettysburg, Atlantic City, et de lignes locales en grand nombre; *Reading Terminal Station* (pl. F 6; buffet), gare du Philadelphia & Reading R. R., pour New York (R. 30 *B*), Washington, Baltimore, Gettysburg, Lehigh Valley, etc.; *Baltimore & Ohio R. R. Depot* (pl. E 6; buffet), au coin des Chestnut et 24th Strs., gare des trains pour Washington, l'Ouest, etc.; *West Philadelphia Station* (pl. D 6), gare secondaire du Pennsylvania R. R., où quelques trains entre New York et le Sud s'arrêtent, sans entrer à la Broad Str. Station; *West Jersey Railroad Depot* (pl. I 6-7), à Camden (bateau-bac de Market Str.; pl. HI 6), gare des trains pour Cape May, Atlantic City, et de l'Amboy Division du Pennsylvania R. R.; *Philadelphia & Atlantic City Railroad Station* (pl. I 8), à Camden, Kaighn's Point (bateaux-bacs de Chestnut Str. ou de South Str.), gare des trains pour Atlantic City. — *Tramways:* de toutes les gares et des bateaux-bacs pour les points principaux de la ville; omnibus des hôtels (25 c.) à tous les trains importants. *Fiacres,* v. ci-dessous.

Hôtels: **Bellevue-Stratford* (pl. a; F 6), Broad et Walnut Strs., grand bâtiment rappelant le Waldorf-Astoria de New York, ch. dep. $ 2$^1/_2$; *Hotel Flanders,* Walnut et 15th Strs. (pl. F 6), ch. dep. $ 2; *Stenton* (pl. l; F 7), Broad et Spruce Strs., ch. dep. $ 1$^1/_2$; *St. James,* Walnut et 13th Strs. (pl. F 6), $ 4 à 6; *Walton* (pl. k; F 6-7), grand hôtel au coin des Broad et Locust Strs., ch. dep. $ 1$^1/_2$; *Rittenhouse* (pl. b; E 6), Chestnut Str., au coin de 22nd Str., $ 3$^1/_2$ à 4, ch. $ 1$^1/_2$ à 2; *Colonnade* (pl. d; F 6), Chestnut et 15th Strs., dep. $ 3$^1/_2$, ch. dep. $ 1; *Aldine* (pl. e; E 6), Chestnut Str., 1910, bon hôtel de famille, $ 3$^1/_2$ à 6, ch. $ 1 à 5; *Lorraine* (pl. n; F 4), au coin de North Broad Str. et de la Fairmount Av., un peu éloigné du centre de la ville, $ 3$^1/_2$; *Normandie,* Chestnut et 36th Strs. (pl. C 6), dep. $ 3$^1/_2$; *Continental* (pl. f; G 6), 9th et Chestnut Strs., $ 2$^1/_2$ à 4, ch. dep. $ 1; *Green's* (pl. h; G 6), 8th et Chestnut Strs., ch. $ 1 à 1$^1/_2$; *Bingham* (pl. i; F 6), 11th et Market Strs., $ 2$^1/_2$, ch. $ 1, recomm.; *Windsor* (pl. c; F 6), Filbert Str., 1225, dep. $ 2, ch. dep. $ 1; **Dooner's,* South 10th Str., 27, ch. $ 1 à 2, bon (pour hommes); *Hanover* (pl. g; F 6), 12th et Arch Strs., dep. $ 2$^1/_2$, ch. dep. $ 1; *Vendig* (pl. m; F 6), 12th et Market Strs., ch. $ 1 à 2$^1/_2$.

Restaurants: **Bellevue-Stratford Hotel* (v. ci-dessus), cher; **Boldt,* Bullitt Building, 4th Str., au-dessous de Chestnut Str.; *Hotel Walton Café* (v. ci-dessus); *Colonnade Hotel* (v. ci-dessus); *Dooner* (v. ci-dessus); *Green* (v. ci-dessus), dîn. 50 c.; *Soulas' Ratskeller,* dans la cave du Betz Building (p. 245), City Hall Square, dîn. (de midi à 3 h.) 50 c.; *Soulas,* 5th Str., au-dessus de Chestnut Str. (pour hommes); *Boothby,* Chestnut Str., 1233, près de 13th Str. (huîtres); *Partridge,* North 8th Str., 15; *Sooy,* Walnut Str., 1309; *Wanamaker's,* v. p. 245; *Dennett's Lunch Rooms,* Chestnut Str., 529, South 9th Str., 13, et Market Str., 122 et 1309 (pas cher); *Bourse Restaurant,* v. p. 247; *Women's Exchange,* 12th Str., au S. de Chestnut Str.; *Lauber,* Filbert Str., 904, et North 9 Str., 24-26.

Tramways *(Street Cars):* électriques, dans toutes les rues principales (prix, 5 c.; billet de correspondance, 8 c.).

Fiacres *(cabs).* — 1. *Pennsylvania R. R. Service:* voitures dites *hansoms* (1 à 2 pers. sans gros colis), 1 M. $^1/_2$, 25 c.; chaque M. de plus, 15 c.; 1 h., 65 c.; chaque $^1/_4$ d'h. suiv., 20 c. — Voitures à quatre roues: 1 à 2 pers., 40 c., 20 c., 75 c., 20 c.; chaque pers. de plus, 10 c.; un colis, 25 c; petite malle, chargée à l'extérieur de la voit., 10 c.

2. *Reading R. R. Service:* voitures à quatre roues, 1 à 2 pers., 50 c., , 75 c., 25 c.; chaque pers. de plus, 25 c.

West Chester

Woodland Cemetery

8

University Buildings CD67

1 Anat. & Biology
2 College Hall
3 Dormitories
4 Engineering Bldg.
5 Gymnasium
6 Lab. of Chemistry
7 Law School
8 Library
9 Med. Bldgs.
10 Med. Lab.
11 Museum
12 Veterinary Hall

Gray's Ferry Sta.

A B Bartram's Park C

A Brunenwald Sta. B Chamounix Sta. C

PHILADELPHIA

1 : 33000

1

0 500 1000 2000 3000 Feet

0 500 1000 Metres

Lilac's Sta.

Laurel Hill Cemetery

Mt. Vernon Cemetery

Woodside Sta.

Greenland Sta.

Strawberry Sta.

Dauphin Sta.

Beechwood Sta.

Junction Sta.

W E S T

E A S T

Norris Square

Diamond St.

Norris St.

Susquehanna Av.

Berks St. Sta.

Penna. R.R. Kensington Depot

Columbia Avenue

Montgomery Av.

Cramps Shipbuilding Yards

Girard Avenue

Sta.

Shackamaxon St.

Treaty Park

Beach St.

Delaware Av.

George St.

Noble St.

Callowhill Street

St. Georges Ch.

Petty Island

N

S

Cooper Point

Camden & Atlant. R.R. Dep.

Vine St. F.

Shackamaxon Ferry

Lyceum Th.

Star Th.

Franklin Square

Bijou Th.

Cherry St.

Betsy Ross Ho.

Arch St. Theatre

Chr. Ch. Bur. Gr.

Christ Ch.

Lit Bros.

Market St.

Penn Natl. Bk.

Post Off.

Gimbel's

Franklin Institute

Bourse

Market St. Sta.

Carpenters' Hall

Chestnut St.

Drexel

Indepce Hall

Custom House

Med. College

Bullitt B.

Stock Exchange

Dock Street

Washington Square

Locust St.

St. Mary's

St. Joseph's

Spruce St.

Pennsylv. Hosp.

St. Peter's

South St. Sta.

Market St. Ferry

Federal St.

W. Jersey R.R. Sta.

Phila. & Atlantic

Delaware River

Camden

Cooper St.

2

3

4

5

6

3. *City Service:* voitures à 2 chev. pour 1 pers., 1 M., 75 c., 2 pers. $1.25; chaque pers. de plus, 25 c.; 2 M., $1.25, $1.75, 25 c.; pour chaque M. de plus, 50 c. par pers.; à l'*heure*, 1 à 2 pers., $1.50, chaque pers. de plus, 25 c. Une malle, gratuitement; chaque colis de plus, 6 c.

Bateaux-bacs *(ferries):* de Market, Vine, Chestnut et Shackamaxon Str. à *Camden* (3 c.; p. 257), au delà du Delaware, ainsi que de South Str. (pl. H 7) à *Gloucester* (10 c.).

Bateaux à vapeur. De petits bateaux à vapeur remontent le Delaware et desservent *Burlington* et d'autres points. Paquebots pour *Liverpool* (mercr., «American Line»), *Londres*, *Anvers* (Red Star Line, toutes les 3 sem., en 15 jours), *New York*, *Boston*, *Baltimore*, *Savannah*, *la Floride*, *la Jamaïque*, *Hambourg* (Hambourg-Amerika-Line, 2 à 3 fois par mois), etc.

Théâtres: *Garrick* (pl. F 6), Chestnut Str.; *Academy of Music* (pl. F 7; p. 252), Broad Str., au coin de Locust Str. (2900 places), pour les opéras, concerts, bals, etc.; *Chestnut Street Opera House* (pl. G 6), Chestnut Str., 1023; *Chestnut Street Theatre* (pl. F 6), Chestnut Str., 1211; *South Broad Street Theatre* (pl. F 7), près de Locust Str.; *Walnut Street Theatre*, au coin des Walnut et 9th Strs. (pl. G 6); *Keith's New Theatre* (pl. F 6), Chestnut Str.; *Arch Street Theatre* (pl. G 6), Arch Str., 613 (1800 places); *Park Theatre* (pl. F 4), Broad Str., au coin de la Fairmount Av. (2200 places); *Grand Opera House* (pl. F 3), North Broad Str., au coin de la Montgomery Av.; *Eleventh Street Opera House* (pl. F 6), près de Chestnut Str. (spectacles divers); *Gilmoure's Auditorium*, Walnut Str., entre 8th et 9th Strs. (pl. G 6); *Kensington Theatre*, au coin d'East Morris Str. et dela Frankford Av. (pl. I 2); *National Theatre* (pl. G 5), 10th Str. et Callowhill Str. (spectacles divers); *Washington Park Theatre*, v. p. 257. — *Bostock's Animal Arena* (animaux domptés), North Broad Str., en face de l'académie des Beaux-Arts (pl. F 6). — **Concerts** du *Philharmonic Orchestra*, d'oct. à mars, le jeudi à 3 h. de l'après-midi à l'académie des Beaux-Arts (p. 249).

Sociétés et clubs. *Société française de Bienfaisance* (fondée en 1793), Walnut Str., 424; *Philadelphia*, au coin N. O. des 13th et Walnut Strs.; *Rittenhouse*, Walnut Str., 1811; *University*, même rue, 1510; *Union League* (pl. F 6), Broad et Samson Strs.; *Markham*, Walnut Str., 1424; *Lawyers*, même rue, 1507; *Mercantile Club*, v. p. 251; *Art Club*, v. p. 252. — Le *Clover Club* donne ses dîners en général à l'anc. hôtel Bellevue. — Philadelphie est le centre des joueurs de cricket en Amérique. Clubs: *Belmont*, près de la station de 49th Str.; *Merion*, à Ardmore; *Philadelphia*, Wissahickon-Heights; *Germantown*, à Manheim, près de la station de Queen Lane.

Agences de voyage (*Tourist Agents*, p. XXXIII): *Raymond & Whitcomb*, Chestnut Str., 1005; *Thos. Cook & Son*, même rue, 828.

Poste centrale (*Post Office;* pl. G 6. p. 246), au coin des Chestnut et 9th Strs

Expositions: à l'*académie des Beaux-Arts* (pl. F 6; p. 249); au *Memorial Hall* (p. 256) et à l'*Art Club* (p. 252).

Consulats: de France, M. *Edouard Pesoli* (cons.), Walnut Str., 524 (de 11 h. à 3 h.); de Belgique, M. *Paul Hagemans* (cons. gén.); d'Italie, M. *G. Naselli;* de Suisse, M. *R. Koradi;* des Pays-Bas, M. *A. Katz* (vice-cons.); de Russie (vice-cons.).

Philadelphie, la troisième ville des Etats-Unis par sa population (1 293 700 hab. en 1900 et 1 367 716 en 1903, dont 62 613 pers. de couleur), est située dans une vaste plaine sur la rive O. du *Delaware* et à cheval sur le *Schuylkill,* qui s'y jette dans le premier, à 154 kil. de l'Atlantique. Elle a une longueur de 40 kil. sur 8 à 16 kil. de largeur, avec une superficie de 335 kil. car. (un peu supérieure à celle de Londres, moins les faubourgs). Le type de la maison de Philadelphie est un bâtiment de briques rouges à deux ou à trois étages avec un perron de marbre blanc et des contrevents verts ou blancs. Philadelphie, surnommée la «Cité du Chez sois

(City of Homes), ignore les grands immeubles de louage; les basses classes mêmes demeurent dans des maisons séparées (4.5 hab. par maison; New York, 16.37). Les deux fleuves ont une ligne d'ancrage d'env. 50 kil., où se trouvent des docks et des chantiers. Le commerce de mer et de terre de Philadelphie est très important et ses manufactures ne le cèdent qu'à celles de New York et de Chicago. La principale artère du commerce en gros est *Market Street,* qui s'étend de l'E. à l'O. entre les deux fleuves, tandis que *Chestnut Street,* qui lui est parallèle au S., renferme les magasins les plus brillants, les imprimeries des journaux, etc. *Broad Street* est la plus importante des rues qui courent du N. au S. Les résidences et les palais du monde fashionable se trouvent surtout dans les quartiers O. de *Walnut, Spruce* et *Pine Streets.*

Histoire. Philadelphie, la «ville de l'Amour fraternel» ou la «ville des Quakers», a été fondée par une colonie de quakers sous la direction de William Penn (1644-1718), qui acheta le pays aux Indiens (v. p. 253), toutefois beaucoup de ces colons étaient les descendants d'une colonie suédoise, qu'Oxenstiern, le chancelier de Gustave-Adolphe, avait envoyée ici en 1638 (v. p. 253). La nouvelle ville attira des immigrants en grand nombre (v. p. 257) et reçut de Penn en 1701 la charte de ses droits fonciers; elle comptait alors env. 4500 hab. Jusqu'au commencement du XIXe s., Philadelphie était, avec Boston, la première ville du pays et pendant la guerre d'Indépendance, elle était le théâtre des événements politiques les plus importants. Le Congrès Continental s'y réunit en 1774 et y proclama la déclaration d'Indépendance le 4 juillet 1776 (v. p. LVI et 246). Les Anglais occupèrent de nouveau la ville de sept. 1777 à juin 1778. Du 25 mai au 17 sept. 1787, elle fut le siège de l'Assemblée Constituante qui promulgua la Constitution des Etats-Unis (v. p. LVII), encore en vigueur auj. avec quelques modifications; le premier président des Etats-Unis y résida, et le congrès s'y rassembla jusqu'en 1797. Au XIXᵉ s., la grandeur et la richesse de Philadelphie s'accrurent constamment. L'*Exposition du centenaire* (Centennial Exhibition), fête séculaire de la déclaration d'Indépendance, que visitèrent plus de 10 millions de pers., y eut lieu en 1876. — L'homme dont le nom est, avec celui de William Penn, le plus intimément lié à l'histoire de Philadelphie, est *Benjamin Franklin* (1706-1790), qui arriva dans cette ville en 1723, à l'âge de 17 ans (v. p. 90). Les «*amis*» ou «*quakers*» jouent encore aujourd'hui un rôle important à Philadelphie et beaucoup d'anciennes familles des plus riches et des plus honorables font partie de cette secte.

Industrie et commerce. La valeur totale des objets manufacturés à Philadelphie s'est élevée en 1900 à $603500000, dont la fabrication a occupé 247000 ouvriers. La ville fabrique surtout des machines, des locomotives, de la quincaillerie, des navires, des tapis, des laines et des cotonnades, des cuirs, du sucre, des drogues et des produits chimiques. La valeur totale du commerce avec l'étranger a atteint en 1903 le chiffre de $73318516; la même année, 2007 bâtiments transatlantiques jaugeant 3669585 tonnes, et 2395 navires côtiers jaugeant 3157447 tonnes ont abordé dans son port.

Rues (*Streets*). En traçant le plan de la ville, Penn établit deux larges rues principales qui se coupaient à angle droit: High (aujourd'hui Market) Street et Broad Street, avec une place dégagée à leur point d'intersection et quatre squares (Washington, Franklin, Logan et Rittenhouse Sq.) aux angles de la ville. On a tracé les autres rues parallèlement à ces deux grandes artères, et l'on a procédé de même à chaque nouvel agrandissement de la ville. Les rues parallèles à Market Str. sont désignées par des noms, tandis que celles qui sont parallèles à Broad Str. portent des numéros (Front, Second Str., etc.). Les mots North (Nord) et South (Sud)

placés devant les noms des rues désignent les rues numérotées au N. et au S. de Market Str. Les maisons du côté N. ou E. de la rue ont des numéros impairs et celles du côté S. ou O. ont des numéros pairs. Les numéros des rues E. et O. commencent près du Delaware, ceux des rues N. et S. près de Market Str. A chaque nouveau «bloc» de maisons commence une nouvelle centaine de numéros, toutefois il y a rarement plus de 40 numéros dans un bloc. Grâce à ce système, on pourra facilement s'orienter dans la ville après un court séjour. Par ex.: Arch Str., 1521, doit se trouver entre N. 15th Str. et N. 16th Str.

Le City Hall Square (pl. F 6), au point d'intersection de Broad Str. et de Market Str., au centre de la ville, renferme **l'hôtel de ville** *(City Hall* ou *Public Buildings)*, énorme édifice de granit et de marbre, dans le style français de la Renaissance, commencé en 1874 sur les plans de *John McArthur Jr.* (m. 1890). Long de 148 m. (du N. au S.) sur 143 m. de largeur, ce bâtiment a une superficie de 1 hect. 80 (superficie du Capitole, à Washington, 1 hect. 40; de St-Pierre de Rome, 1 hect. 90; du palais de Justice, à Bruxelles, 2 hect. 46). La tour, haute de 155 m., est surmontée d'une statue de William Penn, haute de 11 m. Les frais se sont élevés à env. 25 millions de doll.

L'intérieur est divisé en 750 salles. Du côté N., le *bureau du Maire* (Mayor's Office), la *salle du Conseil* (Council Chamber) et d'autres bureaux de l'administration municipale. Du côté S., la *cour suprême* (Suprême Court of Pennsylvannia) et d'autres tribunaux. — On a du *toit* (ascenseurs) une vue étendue. L'autorisation de monter à la tour s'obtient à la chambre 113.

Sur la place qui entoure l'hôtel de ville, des statues des généraux *Reynolds* (1820-1863) et *Mc Clellan* (1826-1885) et d'*Etienne Girard* (p. 252).

A l'O., en face du City Hall, se trouve la belle **Broad Street Station** (pl. F 6), gare du Pennsylvania Railroad, remaniée depuis peu. Le toit du hall d'entrée a une ouverture de 93 m. Dans la salle d'attente, un grand bas-relief allégorique et une carte colossale des chemins de fer des Etats-Unis. Au S., l'*Arcade Building*, édifice relié à la gare par un pont qui enjambe Market Str. — Du côté N. du square, au coin des Broad et Filbert Strs., le ***temple maçonnique** (*Masonic Temple;* pl. F 6), vaste édifice de granit dans le style normand, élevé de 1868 à 1873 (frais de construction, $ 1 500 000), avec une tour haute de 76 m. et un portique richement orné. Les salles des loges maçonniques sont décorées en sept styles différents (égyptien, ionique, corinthien, normand, gothique, de la Renaissance et oriental). — Du côté E. du square, le *Wanamaker's Store* (pl. F 6), grand magasin, le «Louvre» de Philadelphie, avec 4500 employés (et un restaur.), occupant le bloc entre le square, Market Str., 13th Str. et Chestnut Str. Du côté S. du square, le *Betz Building*, grand édifice achevé en 1893.

*Chestnut Street (pl. A-H 6), qui mène ensuite à g. (O.) au Delaware, est la plus belle rue de Philadelphie; le trottoir S. est la promenade du monde fashionable. A g., au coin de Broad Str., au S. du Betz Building (v. ci-dessus), le *Girard Trust Building* (pl.

F 6), et à dr. le beau palais de la *Real Estate Trust Co.* Plus loin à g., au coin de 12th Str., le haut édifice dit *Commonwealth Trust Building* et au coin de 10th Str., celui de la *New York Mutual Life Insurance Co.* (p. 29). On a installé provisoirement aux n°s 1217-1221 la **bibliothèque publique** (*Philadelphia Free Library*), créée en 1871, qui compte 240 000 vol. et 14 succursales dans les différents quartiers de la ville. André Carnegie a donné 1 million ½ de doll. pour la création de 30 autres succursales.

12th Str., au N., la *William Penn Charter School*, école fondée en 1689. — 10th Str., également au N., la *Mercantile Library* (pl. G 6), bibliothèque de 210000 vol., avec une grande salle de lecture (publique de 9 h. du m. à 10 h. du s.). — Dans la même rue, au S., l'école de médecine dite *Jefferson Medical College and Hospital* (pl. G 6), fondée en 1825, avec un hôpital et un musée anatomique.

Entre les 10th et 9th Strs., à g., la *City Trust Co.*, le *Penn Mutual Life Building* et l'*Office of the Record.* Au coin de 9th Str., la ***poste centrale** (*Post Office;* pl. G 6), grand édifice de granit dans le style de la Renaissance, s'étendant au N. jusqu'à Market Str.; frais de construction, 5 millions de doll. Ce bâtiment renferme aussi divers *tribunaux* (United States Courts) et les bureaux de différents fonctionnaires. Sur le devant, une statue assise et colossale de *Benjamin Franklin*, par John J. Boyle (1900). — Ensuite, à g., entre les 8th et 7th Strs., la façade richement décorée de l'*Union Trust Co.* Dans le voisinage, des offices de publicité en grand nombre, et au coin de 6th Str., près de l'immeuble du journal dit *Public Ledger,* une autre *statue de Benjamin Franklin* (p. 244).

Dans 7th Str., non loin au N. de Chestnut Str., l'*institut Franklin* (pl. G 6), institut d'histoire naturelle fondé en 1824, avec une bibliothèque, un musée et une salle de conférences. En face, l'exposition de la *Builders' Exchange* (bourse des Entrepreneurs), ouverte au public.

Plus loin, entre les 5th et 6th Strs., à dr., l'***Independence Hall** (pl. G 6) ou l'ancien *State House* (ouvert de 9 h. à 4 h.), bâti d'abord de 1732 à 1735 et reconstruit dans le style du temps de 1897 à 1898. C'est ici que le Congrès se rassembla pendant la révolution américaine et qu'il adopta la déclaration d'Indépendance, le 4 juillet 1776 (v. p. LVI). Sur le devant, une statue de *Washington*, par J. A. Bailly (1869).

On entre par la porte centrale et l'on arrive d'abord à dr. dans la *State Supreme Court* ou *West Room*, où sont les fauteuils des premiers juges et les portraits des présidents des cours (Chief Justices): McKean, Chew et Allen.

A g. est l'*East Room* ou l'*Independence Hall* proprement dit. A l'exception du parquet, cette salle est encore dans le même état qu'au temps où le Congrès y siégeait, et garnie des mêmes meubles, y compris la table sur laquelle on signa la déclaration d'Indépendance. Le dos du fauteuil du président (John Hancock, p. 91) porte l'emblême, dont Franklin disait qu'il s'était souvent demandé, avant que le succès de la Révolution fût assuré, s'il symbolisait le soleil *à son lever* ou *à son déclin*. Au mur E., un facsimilé de la déclaration d'Indépendance (l'original est à Washington, p. 299). Aux murs, le portrait de Washington par Peale et ceux de presque tous les signataires de la déclaration d'Indépendance.

A l'étage supérieur, on entre d'abord dans une salle, avec des portraits de Francis Scott Key (1779-1843, auteur du chant national «The Star Spangled Banner»), de William Penn, de Robert Morris (p. 241), de Patrick

Henry (1736-1799), etc. Là se trouvent encore le manuscrit original de la Charte de la ville (1701), un morceau de l'orme, sous lequel Penn conclut son pacte avec les Indiens (v. p. 253) et une reproduction de sa ceinture de «wampum» (monnaies de coquillages des Indiens). — Dans la *salle des Banquets* (Banqueting Hall), un sopha et la stalle de G. Washington, puis un tableau représentant le pacte de Penn avec les Indiens, par Benjamin West, ainsi que des portraits de Marthe Washington, de rois d'Angleterre, de généraux de Washington, de différents officiers de marine, et d'autres personnages du temps de la guerre d'Indépendance. Sous verre, une partie du plancher primitif.

Dans la petite pièce au pied de l'escalier, en face de l'entrée principale, sous verre, la fameuse *Liberty Bell* ou cloche de la Liberté, la première qui sonna en Amérique après la déclaration d'Indépendance. On s'en servit encore à différentes occasions nationales, mais elle se fêla en 1835 et n'a plus retenti depuis 1843. Cette pièce renferme des portraits du juge supérieur Marshall (p. 295), de W. Penn, du gouverneur Hamilton et du chevalier Girard.

Escalier: portraits de Lafayette, de Washington et de Georges III d'Angleterre.

Le bâtiment central est relié par des galeries à arcades à deux petites ailes qui renferment un *Musée National:* livres, affiches publiques, gravures sur bois, estampes, journaux, costumes, modèles, vues et plans de Philadelphie, le premier drapeau des Etats-Unis avec le serpent (Serpent Flag) et la devise: «ne me foule pas aux pieds» (don't tread on me), enfin le paratonnerre inventé par Franklin en 1752. Les collections de l'aile O. sont relatives à l'époque coloniale, celles de l'aile E. aux temps de la guerre d'Indépendance.

A côté de l'aile O., l'ancien *Congress Hall*, où Washington et Adams ont été élus présidents, le premier en 1793, le second en 1797. — A l'E., au coin de 5th Str., l'anc. *hôtel de ville* (Old City Hall), construit en 1791, et qui fut jusqu'en 1800 le siège de la cour suprême des Etats-Unis. — Derrière l'Independence Hall, le vaste *Independence Square.*

En face de l'Independence Hall, l'immeuble de la Cie. dite *Pennsylvania Trust Co.,* édifice pittoresque à pignon.

Dans South 5th Str., immédiatement au delà de Chestnut Str., l'**American Philosophical Society,** qui doit son origine au *Junto Club* fondé par Franklin en 1743; c'est la plus ancienne société scientifique des Etats-Unis; il y a une bibliothèque de 50000 vol. et toute sorte de curiosités historiques.

Au delà de 5th Str., Chestnut Str. est bordée des deux côtés de belles maisons et des immeubles de compagnies d'assurance. Au coin de 5th Str., à dr., le **Drexel Building* (pl. G 6), édifice en marbre blanc avec une vue étendue du toit. A côté, la *douane* (Custom House; pl. G 6) avec un portique d'ordre dorique, construite de 1819 à 1824 et destinée d'abord à la banque des Etats-Unis.

Dans 5th Str., au N. de Chestnut Str., la **Bourse** (pl. G 6), avec les bureaux de la Chambre de Commerce (Board of Trade), de la Bourse de Commerce (Commercial Exchange), etc. Les deux étages inférieurs sont dans le style de François Ier. On peut visiter les galeries du grand hall. A l'étage supérieur, un restaurant.

Entre 4th et 3rd Strs., en face de l'immeuble de la *Fidelity Trust Co.,* une rue latérale se détache à dr. et mène au ***Carpenters' Hall** (pl. G H 6; ouvert au public dans la sem. de 9 h. à 3 h.), où le premier Congrès colonial (Colonial Congress; p. 244) se réunit en 1774. Il renferme divers souvenirs. — Chestnut Str. aboutit au Delaware River.

Dans South 2nd Str., le no. 133 s'élève sur l'emplacement de la maison de William Penn (v. p. 255).

On tourne ensuite à l'O. et l'on revient par **Walnut Street** (pl. H-A 6), rue parallèle à Chestnut Str. au S. Dans cette rue, au point d'intersection des Dock et 3rd Strs., la *Bourse des Fonds* (Stock Exchange; pl. H 6), avec un portique en hémicycle tourné du côté du fleuve (la galerie est publique de 10 h. à 3 h.), et non loin de là (3rd Str.), la *banque Girard,* construite d'abord pour la première banque des Etats-Unis et qui fut longtemps la propriété d'Etienne Girard (p. 252). Dans 4th Str., le bel édifice de la Cie. d'assurance dite *Manhattan Insurance Co.*

Non loin au S., au coin des Pine et South 3rd Strs., l'*église St-Pierre* (pl. H 7), construite de 1758 à 1761, avec son cimetière où est inhumé le commodore Decatur (1779-1820).

Dans 4th Str., au S. de Walnut Str., un **musée commercial** (*Philadelphia Commercial Museum*, pl. G H 6; public dans la sem. de 9 h. à 4 h., et le dim. de 1 h. à 4 h.). Fondé en 1895, il comprend, outre ses collections, un bureau de renseignements et une bibliothèque. Les collections ont été déjà transférées en partie dans le nouvel édifice mentionné p. 254.

Entre les 6th et 7th Strs., Walnut Str. passe au N. du **Washington Square** (pl. G 6-7; p. 244), qui est bien ombragé et dont le coin N.-O. est occupé par le bâtiment de la *Philadelphia Saving Fund Society.* Plus loin, au coin de 10th Str., la *Western Saving Fund Society,* et à dr., au coin de Juniper Str., le *Witherspoon Building,* haut immeuble, où sont des bureaux et un musée historique de l'église presbytérienne.

Le *Pennsylvania Hospital* (pl. G 7), le plus ancien hôpital de la ville, s'élève à deux «blocs» au S. de Walnut Str., entre les Spruce, Pine, 8th et 9th Strs. A l'intérieur, un tableau de West: le Christ guérissant les malades; dans le jardin contigu, au S., une statue de W. Penn. — Au coin S.-O. des Locust et 13th Strs., à un «bloc» au S. de Walnut Str., l'édifice de la **société historique de Pennsylvanie** (*Historical Society of Pennsylvania;* pl. F 7), fondée en 1824, avec d'intéressants souvenirs historiques, des tableaux et des autographes (visibles de 9 h. à 5 h.). Au rez-de-chaussée, dans le *Fireproof Room:* une lettre du président *Lincoln* (1864) et l'affiche du spectacle de la soirée, dans laquelle il fut assassiné; le *Bradford Almanack* de 1686, le premier livre imprimé dans les Etats du Milieu (Middle States); beaucoup d'imprimés de *Bradford*, de *Franklin*, etc., antérieurs à 1800; des souvenirs de Washington, Jefferson et Franklin; une feuille volante imprimée à Charleston en 1860, qui annonce la dissolution des Etats-Unis; la bible et le rasoir de *William Penn;* les «instructions» originales de Penn sur la Pennsylvanie; le premier exemplaire de l'*Almanach du Bonhomme Richard* (Poor Richard's Almanack); une des estampilles de la *loi de timbre* (Stamp Act). — Au premier étage: la *Tower Collection* des lois coloniales jusqu'à 1789; des portraits de Penn, de Washington, de Franklin, de Robert Morris, des souvenirs de Robert Morris; la nouvelle de la bataille de Lexington (p. 135), apportée à Philadelphie au moyen du «Fiery Cross» du 19 au 24 avril 1775, avec les certificats des personnes qui la transmirent; une lettre de Washington; le manuscrit de «Home, Sweet Home» (p. 65) et du «The Star-Spangled Banner» (p. 246/247) ; une partie de la *presse typographique de Franklin* (dans le vestibule).

Au coin N.-E. des Locust et 13th Strs., l'**école de médecine** (*College of Physicians;* pl. F 6), fondée en 1787, et contenant une précieuse bibliothèque d'ouvrages de médecine. La grande salle, où se trouve le *musée anatomique*, a une belle cheminée et l'on y remarque la collection de crânes de l'anatomiste Joseph Hyrtl (1810-1894).

Non loin de là, au coin des Locust et Juniper Strs., l'*Academy of the Protestant Episcopal Church*, école de garçons fondée déjà en 1785. — La

bibliothèque de Philadelphie (*Philadelphia Library;* pl. F6), en face, a été fondée par Franklin et d'autres en 1713; elle contient 210800 vol., une pendule ayant, dit-on, appartenu à Cromwell, un fragment de la machine électrique de Franklin, etc.

Walnut Str. croise ensuite Broad Str. et se prolonge à l'O., bordée surtout de maisons privées. Dans le voisinage, entre les South 16th et South 17th Strs., la jolie *église St-Marc,* du style goth. Plus loin, le *Rittenhouse Square* (pl. E6-7; p. 244), quartier favori de la haute finance. La rue aboutit au *Schuylkill River,* près de la vaste gare dite **Battimore & Ohio Railroad Depot** (pl. E6). De là, on suit Chestnut Str. (p. 245) qui passe au N. de la gare et l'on revient à l'E. au City Hall Park, en passant aux églises dites: *Church of the Holy Communion* (luthér.; à dr.), *First Unitarian Church* et *Swedenborgian Church* (au coin de 22nd Str., à g.). — Dans 15th Str., à dr., l'*Association chrétienne de Jeunes gens* (Young Men's Christian Association; pl. F6; p. 36), avec une belle salle. Au coin de Broad Str., le *Land Title Building* (pl. F6), édifice à quatorze étages, construit de 1897 à 1898 et agrandi en 1904.

North Broad Street (pl. F6-1), qui part du côté N. du City Hall Square, est une belle rue, large de 34 m.; elle renferme beaucoup d'immeubles privés des plus somptueux. A dr., au coin d'East Filbert Str., le temple maçonnique (p. 245); à côté, la jolie *Arch Street Methodist Episcopal Church.* A g., les hauts bâtiments de l'*United Gas Improvement Co.* et de la *Fidelity Mutual Life Association;* à dr., l'*Odd Fellows Temple* bâti en 1895 pour 1 million de doll.

A g., au coin de Cherry Str., l'***académie des Beaux-Arts** (*Pennsylvania Academy of Fine Arts;* pl. F6), construction un peu disparate avec des motifs vénitiens. L'académie, fondée en 1805, joint à une excellente école des beaux-arts, des galeries de peinture (près de 500 tableaux), de sculpture et de plâtres, ainsi qu'une collection de 50000 estampes. Les vieilles écoles américaines y sont surtout bien représentées. Des expositions d'œuvres d'artistes contemporains y ont lieu chaque année en hiver. Directeur: M. Harrison S. Morris. Entrée gratuite. Catalogue de 1902, 25 c.

Escalier et corridors adjacents, un certain nombre de grands tableaux d'histoire: 2, *W. Allston*, Résurrection d'un mort au contact des ossements d'Elisée (II Rois, 13, 21); 501, *Bouguereau*, Oreste poursuivi par les Furies; 546, *Wittkamp*, la Délivrance de Leyde (1574); 199, *Benj. West*, la Mort; 529, *J. J. Le Febvre*, Psyché; 525, *Maître inconnu*, Lord Baltimore (p. 282); 463, *C. J. Vernet*, le Roi de Naples et sa famille à Portici; 201, *Benj. West*, la Récusation du Christ; 7, *H. S. Bisbing*, Sur la prairie; 524, *P. Janssen*, le Reniement de St-Pierre. — Nous commençons ensuite notre tour par les salles du côté S.

Galerie B: à g., 314, *Sir Thomas Laurence* (?), George Meade; 49, *J. McLure Hamilton*, W E. Gladstone à Downing Street; 197, *E. L. Weeks*, les Trois mendiants de Cordoue; 424, *Ribera*, le Cid; 60, *W. Hunt*, la Nuit; 452, *B. van der Helst*, le Joueur de violon; 77, *Ridgway Knight*, Ohé du bateau! 408, *Duplessis*, Benjamin Franklin; 50, *J. M. Hamilton*, Richard Vaux; 94, *John Neagle*, Pat Lyon à la forge; 106, 107, *C. W. Peale*, Robert Morris (p. 241); portr. de l'artiste; *Thomas Sully:* 164, l'acteur G. F. Cooke en Richard III; 166, Mrs. Kemble; 167, Eliza Leslie; 65, *Inman*, Lord Macaulay. Puis

vingt-deux portraits dus à *Gilbert Stuart*, entre autres: *140, Mrs. Blodgett; *157, George Washington (portr. dit de Lansdown); 149, le Président Madison; 151, le Président Monroe; 158, Washington.

Transept S. *(South Transept)*: à g., 549, *Ziem*, le Canal Grande à Venise; 430, *Schalcken*, Henriette de Haavens; 75, *F. L. Kirkpatrick*, Au musée; 507, *Daubigny*, Crépuscule au bord de la Seine; 503, *Corot*, Vue d'un fleuve.

Dans les deux galeries suiv., une *collection de tableaux et de sculptures offerte par Henry C. Gibson (1896). — Galerie C: à g., 1008, *Jules Breton*, la Récolte des pommes de terre; 1004, *F. A. Bonheur*, Paysage avec des bestiaux; 1028, *Diaz*, Avant l'orage; 1009, *Cabanel*, la Naissance de Vénus; 1017, *Courbet*, le Grand chêne à Ornans; 1096, *Zamacoïs*, Révélation; 1038, *Gérôme*, le Gardien; 1058, *Meissonier*, un Cavalier avant l'audience; 1021, *Daubigny*, Au bord de la Seine; 1886, *Troyon*, le Gué; 1016, *Corot*, Paysage; 1032, *Dupré*, Bétail; *1063, *Millet*, Retour du troupeau; 1020, *Daubigny*, Paysage; 1010, *Calame*, Lac des Quatre-Cantons; 1096, *Zamacoïs*, Contemplation; 1034, *Fortuny*, l'Hôtel de ville de Grenade; 1095, *Zamacoïs*, Recherche. — Galerie D: à g., 1065. *A. de Neuville*, Sous les murs de Metz; 1001, *Andr. Achenbach*, Sur la côte; 1064, *Munkacsy*, Arrestation de batailleurs nocturnes; 1089, *Van Marcke*, le Troupeau; 1025, *Detaille*, Charge de cuirassiers à Wœrth (1870); 1027, *Diaz*, Fontainebleau; 1067, *Martin Rico*, Venise; 1093, *Vibert*, Lecture des noms après le pillage; 1043, *H. Hansen*, Intérieur à Copenhague; 1046, *Henner*, Nymphe; 1048, *Isabey*, Départ de la poste pour Rouen; 1082. *Alfred Stevens*, A la campagne; 1018, *Couture*, le Sentier semé d'épines; 1005, *Rosa Bonheur*, Moutons alpestres; 1015, *P. J. Clays*, Calme plat sur la côte de Hollande; 1090, *Van Marcke*, Bétail.

Galerie E: 329, *George Morland*, Paysage; 207, *T. Sidney Cooper*, Bétail; 337, *Richard Wilson*, Cascades de Tivoli; 514, *F. Faruffini*, Machiavel et César Borgia; 416, *Pieter Molyn*, Nicolas Duval; 426, *Salvator Rosa*, Tête d'un vieux cheval.

Corridor, à l'extrémité O. du musée: 336, *Henry Thomson*, portr. du baron Williams; 305, *Cole*, Intérieur d'écurie; 613, *Frank Duveneck*, Statue funéraire couchée de la femme de l'artiste (moulage).

Galerie F: 1, *John W. Alexander*, Café; 173, *Tanner*, Nicodème; *506, *Dagnan-Bouveret*, Paysan breton; 512, *Pers Ekstrœm*, Tempête de neige; *12, *De Forest Brush*, Mère et enfant; 177, *Will. Thomas Trego*, Artillerie légère; 121, *Will. L. Picknell*, Paysage de la Marche; 34, *Fr. Duveneck*, Page turc; *15, *Will. Chase*, la Dame au châle blanc; 59, *Winslow Homer*, Chasse au renard; 510, *Carolus Duran*, Madame Modjeska; 78, *Rob. Kœhler*, le Jour de fête; 53, *Alex. Harrison*, la Vague; 189, *Rob. Will. Vonnoh*, Camarades d'atelier; 28, *C. H. Davis*, le Ruisseau; 540, *A. Struys*, Oublié; 119, *Charles S. Pearce*, Fantaisie; 183, *Tryon*, le Soir; 91, *Anna Lea Merritt*, le Berger; 190, *Vonnoh*, Novembre; 90, *Gari Melchers*, Patineurs; 174. *Tarbell*, l'Ecran d'or; 4, *Cecilia Beaux*, Femme de la Nouvelle-Angleterre; 96, *Thomas Eakins*, Violoncelliste; 185, *B. Uhle*, Tête d'homme (étude).

Transept N. *(North Transept)* et Rotonde (au milieu du musée): moulages et sculptures en marbre.

Corridor, à l'extrémité E. du musée: 433, *Snyders*, Gibier mort et chien; 631, *A. St. Gaudens*, Buste du général Sherman.

Galeries G, H et I: expositions dont les objets varient.

Print Room (au rez-de-chaussée), gravures du legs de John S. Phillips; collection Field: 401, *Bonifazio Veronese*, la Cène; 410, *Benozzo Gozzoli* (?), la Vierge et l'Enfant; 131, *J. S. Sargent*, portraits de Mr. et de Mrs. John W. Field.

Mentionnons entre autres sculptures généralement disséminées dans les corridors: 625, *Hiram Powers*, Proserpine (buste): 906, *Aug. Kiss*, Amazone attaquée par une panthère; 701, *John Lough*, Combat des Centaures et des Lapithes (moulage); 913½, *Auguste Rodin*, figure couchée.

Plus loin, à dr. (no. 145), l'*arsenal des milices de l'Etat de Pennsylvanie* (Armory of the State Fencibles; pl. F 5-6).

Du côté E. du Logan Square (pl. E 5; p. 244), où conduit *Race Street* à g., s'élève la cathédrale de St-Pierre-et-St-Paul (pl. EF 5), grande

église catholique, avec un dôme haut de 64 m. A l'intérieur, des peintures murales; au-dessus du maître autel, une Mise en croix, par *Brumidi*. — Du côté S. du square (19th Str.), l'**académie des Sciences Naturelles** (*Academy of Natural Sciences;* pl. F 5-6), construite en 1875 (entrée libre de 9 h. à 5 h.; les dim. de 1 h. à 5 h.). La société de l'académie fut fondée en 1812 et c'est la plus ancienne société d'histoire naturelle des Etats-Unis. On y remarque, entre autres, la collection de crânes (1200 pièces) de Morton, une collection de coquillages (20000 pièces), un herbier, des momies du Pérou et le cabinet d'ornithologie, auquel Audubon dut beaucoup de ses types. La bibliothèque renferme 53000 vol.

Ensuite, à g., entre les Race et Vine Strs., l'important *Hahnemann College & Hospital* (pl. F 5), établissement homéopathique. Au delà d'un second *arsenal* (First Regiment's Armory; pl. F 5; à dr.), on franchit le tunnel du Reading Railroad. A dr., au coin de Spring Garden Str., le *Spring Garden Institute* (pl. F 5), école de dessin, de peinture et des arts mécaniques (750 élèves). A côté, une *bibliothèque des apprentis* (Apprentices' Library; 40000 vol.). En face, les ***Baldwin's Locomotive Works** (pl. F 5), établissement industriel occupant 14 720 ouvriers et qui fabriqua 2022 locomotives en 1903 (entrée seulement avec une lettre de recommandation; visite très intéressante).

Spring Garden Street mène à l'O. à l'entrée S.-E. (20 min.) du *Fairmount Park* (p. 255). A g., entre les 16th et 17th Strs., l'**hôtel de la Monnaie** (*United States Mint;* pl. F 5), reconstruit en 1900. C'est un édifice massif en granit et en marbre et dont les frais se sont montés à $ 2400000. Entrée t. l. jours de 9 h. à 2 h., le sam. de 9 h. à 11 h., gratuitement (pas de pourb.). La Monnaie, fondée en 1792, est le plus ancien établissement de ce genre aux Etats-Unis. Valeur totale des pièces frappées ici de 1793 à 1903: or, $ 1023177924; argent, $ 463390093; menue monnaie, $ 41535405. On y frappe aussi des monnaies pour les républiques de l'Amérique centrale et du Sud (2430000 pièces en 1903) et pour les Philippines. A l'étage supérieur, un **cabinet des monnaies*, et dans la vitrine centrale, parmi d'autres pièces de choix, une «obole de la veuve» (widow's mite; n° 3116), de Jérusalem.

A l'E. de Broad Str., à g., au coin de Spring Garden et de 13th Str., l'*école normale de filles* (Philadelphia Normal School for Girls).

Un peu plus loin, à g. la grande *école supérieure des garçons* (Boys' Central High School; pl. F 5) et à dr. la *Rodef Shalom Synagogue*.

La FAIRMOUNT AVENUE (pl. D-H 4), à 20 min. de l'hôtel de ville, conduit à g. (10 min.) à l'**Eastern Penitentiary** (pl. E 4), grande prison cellulaire (1100 à 1200 détenus), où l'on a introduit pour la première fois le système cellulaire «pennsylvanien». Il y a env. 1 gardien pour 30 prisonniers; le visiteur européen sera surpris de l'organisation confortable des cellules (dont beaucoup sont ornées de tableaux, de fleurs, d'oiseaux, etc.), de la nourriture abondante et des libertés accordées aux prisonniers. Le tricotage, des travaux d'ébénisterie, la fabrication des cigares, des brosses, etc., sont les occupations des détenus. Cet établissement est décrit dans les «Notes américaines» de Dickens. — A 10 min. au N., l'*orphelinat Girard* (p. 252).

Broad Str. est bordée plus loin de belles maisons privées, d'églises et d'autres bâtiments. La *maison Widener* (pl. F 4), offerte récemment à la ville, sert de succursale à la bibliothèque publique (p. 246). Au delà de Master Str., à g., le *Mercantile Club* (pl. F 3), et de l'autre côté d'Oxford Str., encore à g., le *Century Wheelmen Club*

(pl. F 3). Le *Grace Baptist Temple* (pl. F 2) peut contenir 6000 fidèles. En face, l'entrée du cimetière dit *Monument Cemetery* (pl. F 2), et 1/4 d'h. plus loin, au N., les *Base-Ball Grounds* (pl. F 1), pour les jeux de ballon. De là, Broad Str. se prolonge jusqu'à *Germantown* (p. 257), à 10 kil. de l'hôtel de ville.

Non loin au N.-E. du Monument Cemetery (v. ci-dessus), au coin des 18th et Diamond Strs., se trouve la *South Memorial Church of the Advocate* (pl. E 2), belle église construite dans le style goth. français, avec une tour haute de 50 m.

La Girard Avenue conduit de North Broad Str. à l'O. à (10 min.) l'***orphelinat Girard** (*Girard College;* pl. D E 3-4), établissement grandiose, fondé en 1831 par *Etienne Girard* (1750-1831), un Français, et destiné à l'éducation des pauvres orphelins de race blanche (pour le visiter, il faut d'ordinaire s'adresser préalablement au directeur ou au secrétaire ou au bureau de 12th Str., au N. de Chestnut Str.; entrée interdite aux ecclésiastiques). L'orphelinat compte 1600 garçons; la valeur du legs de Girard, qui était de 2 millions de doll., s'élève actuellement à env. 16 millions.

Le bâtiment principal, dans le style corinthien, a été construit par *T. U. Walter*, sur le modèle de l'église de la Madeleine, à Paris. Dans le vestibule, une statue de Girard, par *Gevelot*, et son sarcophage; dans une chambre du rez-de-chaussée, quelques souvenirs de ce philanthrope. Il y a env. une douzaine de bâtiments, qui renferment des salles d'école, des dortoirs, des réfectoires (dont l'un pour 1200 garçons), une école de natation, un institut technique et une chapelle, dans laquelle le culte est célébré par des laïques, le testament de Girard interdisant l'entrée de l'orphelinat aux ecclésiastiques. Les jardins ont une étendue de 16 hect.; ils sont éclairés le soir à la lumière électrique et renferment un monument en l'honneur des anciens élèves qui succombèrent dans la guerre de Sécession.

En face de l'orphelinat Girard, l'établissement de diaconesses dit *Mary J. Drexel Home* et l'*hôpital allemand* (German Hospital; pl. E 4). — Au N. de l'orphelinat Girard, l'*école de médecine des femmes* et l'*hôpital* (pl. E 3). — Stiles Str., à l'E., entre les 17th et 18th Strs., renferme la grande *église des Jésuites* et différents établissements et hôpitaux catholiques.

South Broad Street (pl. F 6-8) part du City Hall Square et court au S. Pour les maisons d'affaires au coin de Chestnut Str., v. v. p. 245-246. A g., au coin de Sansom Str., à côté de la Real Estate Trust Co. (v. p. 246), le *North American Building* (pl. F 6), à 20 étages et dont les cinq supérieurs sont occupés par le journal du même nom (vue étendue du toit; s'adresser au 16e ét.). A peu près en face, le bel édifice de l'*Union League Club* (pl. F 6), le club républicain le plus influent de Pennsylvanie (1950 membres). Du même côté, le grand *Bellevue-Stratford Hotel* (p. 242). Plus loin, le ***club des Beaux-Arts** (*Art Club;* pl. F 6), jolie construction, style renaissance, où il y a des expositions, des concerts et des conférences. Au coin de Locust Str., également à dr., l'*Academy of Music* (p. 243); puis le *Horticultural Hall* (expositions de fleurs) et l'église dite *Beth-Eden Baptist Church*. A g., le *South Broad Street Theatre* (p. 243). Au coin de Pine Str. (à dr.), l'**école des Arts industriels* (Pennsylvania School of Industrial Art; pl. F 7),

fondée en 1876 (300 élèves); on y remarque surtout la section de l'industrie textile. Le musée des Arts industriels (v. p. 256) en dépend. Encore plus au S., à g., entre les Christian et Carpenter Strs., la ***Ridgeway Library** (pl. F 8; ouverte de 9 h. à 5 h.), bibliothèque érigée en 1869 grâce à un legs du Dr. Rush ($1 500 000) pour servir de succursale à la Philadelphia Library (p. 249). Elle renferme 120 000 vol. et quelques curiosités.

Catharine Str., la prochaine rue parallèle au N. de Christian Str., conduit à l'E. à la *Church of the Evangelists*, église épiscopale, située près de South 7th Str. C'est une jolie basilique à piliers, construite en 1840, au milieu d'un quartier habité par des Italiens.

Broad Str. aboutit à 6 kil. au S. de l'hôtel de ville, près du *League Island Park* (120 hect. de superficie). Dans *League Island,* île du Delaware, il y a un *arsenal de marine des Etats-Unis* (U. S. Navy Yard).

MARKET STREET (pl. E-H 6), la principale artère du commerce en gros, offre peu d'intérêt. Non loin à l'E. du City Hall Sq., la nouvelle gare dite **Reading Terminal Station** (pl. F 6), haut édifice, style renaissance. Plus loin, à dr., entre les South 9th et South 8th Strs., la colossale maison d'affaires *Gimbel Brothers* (pl. G 6). La *banque nationale de Penn* (Penn National Bank; pl. G 6), au coin de South 7th Str., occupe l'emplacement de la maison dans laquelle Jefferson signa la déclaration d'Indépendance. Market Str. aboutit au Delaware au milieu des chantiers, des gares, etc.

Dans North 2nd Str., un «bloc» au N. de Market Str., s'élève la **Christ Church** (pl. H 6), église épiscopale construite de 1727 à 1737, dans le style de l'église de St. Martin-in-the-Fields, à Londres, et sur l'emplacement d'une anc. église de 1695.

ARCH STREET (pl. H 6), non loin au N., renferme (no. 239) la maison dite *Betsy Ross House* (pl. H 6; visible t. l. jours de 9 h. à 5 h.) dans laquelle Betsy Ross (Mrs. John Ross) créa en 1777 le premier drapeau américain (à 13 étoiles et à 13 bandes). A l'O. de là, au coin de 5th Str., l'ancien cimetière dit *Christ Church Burial Ground* (pl. G 6). Par une ouverture grillée, dans le mur (Arch Str.), on aperçoit la dalle du tombeau de *Benjamin Franklin* (p. 244) et de sa femme.

La vieille *église suédoise* (Old Swedes' Church ou Church of the Gloria Dei; pl. H 8; tramway de 2nd Str.), un des édifices historiques les plus remarquables de Philadelphie, se trouve dans Swanson Str., à l'extrémité E. de Christian Str., près du Delaware; elle a été construite en 1700 à la place d'une ancienne église en bois datant de 1646 (v. p. 244; il y a d'intéressantes pierres tumulaires). A côté, le *Cooper's Shop*, boutique où, pendant la guerre de Sécession, les dames de Philadelphie préparaient les repas des troupes traversant la ville. Dans le voisinage, la grande raffinerie de sucre de *Spreckels* (pl. H 8).

A *Shackamaxon*, Beach Str., le petit *Penn Treaty Monument* (pl. HI 4), l'endroit même où Penn conclut, dit-on, en 1682 son traité avec les Indiens sous un orme depuis longtemps disparu (traité, dit Voltaire, qui ne fut jamais ni juré, ni violé). L'île qui se voit à l'E. dans le fleuve porte le nom de *Treaty Island* (île du Traité). — Un peu plus loin au N., à l'extrémité de Ball Str., les **Cramp's Ship-building Yards* (pl. I 3), grands chantiers pour la construction des frégates cuirassées, etc., et qu'on ne peut visiter qu'avec une autorisation.

West Philadelphia, le quartier situé à l'O. du Schuylkill, renferme beaucoup de belles maisons privées et des édifices publics remarquables, ainsi que des établissements de bienfaisance.

L'***Université de Pennsylvanie** (pl. CD 7), fondée en 1740 et transférée ici en 1872, est la plus importante de l'Etat. Elle occupe une superficie d'env. 24 hect. avec un ensemble d'env. 30 bâtiments compris entre Woodlands Av., Cleveland Av., Pine Str. et 32nd Str. (tramway par Market Str., Walnut Str. ou South Str.), et compte 281 professeurs et 2692 étudiants. L'édifice principal est le *College Hall* (pl. 2, C 7), construction en serpentine dans la Woodland Av. A côté, la **bibliothèque* (Library; pl. 8, C 6-7), ouverte au public et comptant env. 213 000 vol., ainsi qu'un certain nombre de curiosités historiques. Mentionnons encore les édifices des institutions suivantes: la *faculté de médecine* (pl. 9 et 10, C 7), l'*Institut de biologie et d'anatomie de Wistar* (pl. 1, C 7), l'*Institut de physique de Morgan*, l'*Institut de chimie de Harrison* (pl. 6, D 7), l'*Institut dentaire*, et la *faculté de droit* (Law School; pl. 7, CD 6), le *hall de gymnastique* (Gymnasium; pl. 5, D 7), plusieurs *maisons pour les étudiants* (Dormitories; pl. 5, C 7) et le *Houston Hall*, le local du club des étudiants, derrière College Hall, avec une école de natation. A l'E., dans 33rd Str., la *place des jeux* (Franklin Field ou Stadium; pl. D 7).

Le ***musée** (*Free Museum of Science and Art;* pl. 11, D 7), construction pleine de goût, avec des motifs empruntés à la Chartreuse de Pavie, est le commencement d'une institution qu'on projette d'agrandir. Directeur: M. Justus C. Strawbridge. Entrée t. l. j. de 10 h. à 5 h., le dim. de 2 à 6 h. gratuitement.

Les collections ont été souvent rassemblées dans des expéditions entreprises par l'Université. La *section américaine* renferme des trouvailles faites dans des habitations de falaisiers (cliff dwellings), des poteries de collines à tombeaux et des objets de tribus indiennes encore existantes. *Section ethnologique:* surtout des trouvailles provenant de Bornéo. **Section babylonienne* (très précieuse): objets trouvés par le prof. Hilprecht à Nippour, surtout des inscriptions en grand nombre. Puis des *objets égyptiens* trouvés à Abydos et des *antiquités étrusques*. La *section de glyptique* se compose d'une collection de pierres gravées, offertes par le prof. Maxwell Sommerville. Dans un édifice à part, la décoration complète d'un temple de Bouddha.

Au S. de l'Université, un grand *Orphelinat* (Blockley Alms House; pl. C 7), un *hôpital* (Philadelphia Hospital) et dans 34th Str., près de Spruce Str. (pl. D 7), les nouveaux bâtiments du *musée commercial* (v. p. 248)

Au N.-E., au coin des Chestnut et 32nd Strs., le nouveau ***Drexel Institute** (pl. D 6), fondé par *J. A. Drexel* pour l'enseignement professionnel et ouvert en 1891 (frai d'établissement, 3 millions de doll.; on peut le visiter t. l. j. de 9 h. à 6 h.).

L'établissement (conférences et classes du soir gratuites) est fréquenté par env. 2000 élèves. Des concerts gratuits de musique classique ont lieu dans la *salle des concerts*. Le *musée* renferme des collections d'ouvrages sur bois et sur métal, de céramique, de broderie, de tissus, etc. Dans l'aile E., une galerie de peinture offerte à l'Institut par J. D. Lankenau

et ouverte en 1903, avec des œuvres de peintres modernes, tels que: Achenbach, Boldini, Calame, Corot, Daubigny, Diaz, Van Marcke, Ziem, etc. La *bibliothèque* doit à la munificence de Mr. G. W. Childs une précieuse collection d'imprimés rares, de manuscrits et d'autographes, entre autres: les manuscrits du discours de Thackeray sur Georges III et de «Notre ami mutuel» de Dickens, un volume de lettres autographes de tous les présidents des Etats-Unis, des manuscrits de Hood et de Leigh Hunt, etc.

Au N. de Market Str., entre les 42nd et 49th Strs., au milieu de jardins spacieux, l'**asile des Aliénés** (*Pennsylvania Hospital for the Insane*; pl. AB 6; fermé les dim. et sam.). — Au S.-E. de l'Université, un *asile des marins* (U. S. Naval Asylum; pl. D 7), pour 150 pers., et au S. de ce dernier, le *Schuylkill Arsenal* (pl. D 8), où l'on confectionne des uniformes pour l'armée.

Sur la rive O. du Schuylkill, un peu au-dessous du pont du Baltimore & Ohio Railroad, s'étend le ***Bartram's Garden** ou **Park** (au delà de pl. B 8; 11 hect. de superficie), avec la maison du botaniste *John Bartram* construite en 1731, berceau de la botanique aux Etats-Unis. A 5 min. à l'O. de là passe le tramway de la Woodland Av. (p. 254). La prochaine station du B. & O. R. R. est celle d'*Eastwick's*.

Le petit **Girard Park**, jardin public avec la maison d'Etienne Girard (p. 252), est encore à 1/2 h. plus loin, près de South 21st Str. (au dela de pl. E 8). Prendre pour y aller les tramways qui vont à la Passyunk Av. et de là à 21st Str.

Le ***Fairmount Park** (pl. A-C, 1-4; 1350 hect. de superficie) est l'orgueil des Philadelphiens. Ce parc s'étend sur les deux rives du Schuylkill, à une distance de 6 kil., mais il comprend en outre une bande étroite, longue de 18 kil., au bord du Wissahickon (p. 256). La principale entrée est à l'extrémité O. de *Green Str.* (pl. D 5) et on projette de la relier directement à l'hôtel de ville (p. 245) par un large boulevard. Une seconde entrée principale est à l'extrémité O. de la *Girard Avenue* (pl. D 4). Un tramway électr. (Park Trolley, 5 c.) conduit aux points les plus remarquables du parc.

Près de l'entrée de Green Str., à dr., un **monument de Washington*, haut de 12 m., œuvre de R. Siemering de Berlin (1897): en haut, une statue équestre; aux angles, des figures allégoriques de fleuves: le Delaware, l'Hudson, le Potomac, et le Mississipi. A g., sur l'ancien *Fair Mount* (Beau Mont; *vue), auquel le parc doit son nom, un vaste réservoir, que les machines hydrauliques voisines (pl. D 5) alimentent d'eau fluviale. Un peu plus loin, une place dégagée avec une statue d'*Abraham Lincoln*; derrière, le *Lemon Hill* (pl. D 4), avec l'ancienne maison de Robert Morris (p. 241; actuellement un restaurant). Au pied de la colline, au bord du Schuylkill, les hangars à bateaux de plusieurs clubs de rameurs. Sur le versant, des reproductions des statues de Tam O'Shanter et de Souter Johnny, par Thom, d'après le monument de Burns à Ayr en Ecosse. Plus loin, on franchit le *Girard Bridge* (pl. C 4), pont large de 36 m., avec des statues d'*A. de Humboldt* et de la *Pucelle d'Orléans*, à l'extrémité E., et l'on est dans la partie la plus grande du parc sur la rive O. A g., le *jardin zoologique* (p. 256). On suit le *Lansdowne Drive* et l'on aperçoit à g. l'ancienne *maison de W. Penn* (Penn Mansion; pl. C 4; v. p. 247), transférée ici de Letitia Str., près de Market Str. et de 2nd Str. Plus loin, on contourne à g. l'*Age de la Pierre*, groupe en bronze, par J. J. Boyle (1888), pour être à l'entrée du *Smith Memorial* (pl. B 4), construction en granit blanc avec des sculptures en bronze dues à J. H. Windrim et

érigée aux officiers de la guerre de Sécession par Richard Smith pour un demi-million de doll. Puis, le

***Memorial Hall** (pl. B 3), construit pour l'exposition du centenaire de 1876 (frais, $1500000) et renfermant aujourd'hui le *Pennsylvania Museum of Industrial Art* (musée des Arts Industriels; ouvert de 9 h. 1/2, le lundi de midi, le dim. de 1 h. jusqu'à 1/2 h. avant la tombée de la nuit). Devant, deux chevaux ailés en bronze, de proportions colossales. Collections de tableaux, de sculptures, de plâtres, de faïences, de bronzes, de poteries, de travaux sur métal, d'ivoires, d'imitations galvanoplastiques, de gobelins, de meubles, de modèles, d'objets du Japon et des Indes occidentales, de broderies, etc. On y a installé provisoirement la **collection de peinture de Wilstach* (catalogue, 25 c.), pour laquelle on doit construire un édifice spécial. On y voit des œuvres de peintres tels que: Achenbach, Bastien-Lepage, Rosa Bonheur, Bonington, J. Both, Meyer de Brême, Breton, Bronzino, Cabanel, Canaletto, Chase, Clays, Pieter Codde, Constable, Corot, Courbet, Daubigny, Delacroix, Diaz, Dupré, van Dyck, Fromentin, Gainsborough, Gérôme, van Goyen, le Guide, Harrison («Le Grand Miroir»), Hondecoeter, Inness, Lessing, Leys, Lhermitte, Van Marcke, Gabriel Max, Meissonier, Moroni, Munkacsy, Murillo, van der Neer, Palamedès, Raeburn, Rico, Rousseau, Rubens, Ruysdael, Schreyer, Snyders, J. Steen, Teniers, Tiepolo, le Tintoret, Troyon, Verboeckhoven, Vollon, Weenix, Whistler («la Dame aux bottines jaunes»), Zamacoïs, Ziem, etc. On remarque, entre autres sculptures, des œuvres de Powers, de Barye et de Rinehart (buste de W. P. Wilstach).

Au N. du Memorial Hall, une statue du *général Meade*. Plus loin, le **Horticultural Hall* (pl. A 3), également un reste de l'exposition du centenaire, un jardin d'hiver dans un beau site au delà du Schuylkill. Devant, un *monument de Gœthe et de Schiller.* Dans le voisinage, à l'O., le pittoresque *St. George's House* (English Building), et au S. de là, au pied du *George's Hill* (*vue), une *fontaine* allégorique. [De là, on peut revenir à la ville par le tramway de l'Elm Avenue; pl. AB 4.] A env. 1 kil. au N. du Horticultural Hall, l'ancienne *Belmont Mansion* (pl. A 2; actuellement un restaur.); 2 kil. plus loin, on atteint *Chamounix* et la frontière N. du parc occidental. Le pont conduit au village de *Falls of Schuylkill.*

Si l'on tourne à dr. sur la rive E., pour suivre la route carrossable au bord du fleuve et revenir par la partie orientale du parc à (6 kil.) l'entrée de Green Str. (p. 255), on passe au ***Laurel Hill Cemetery** (pl. C 1), situé sur une hauteur de la rive, avec beaucoup de jolies échappées et de beaux monuments. Près de l'entrée principale (Ridge Av.), un groupe, Old Mortality et Sir Walter Scott, par *Thom.* Non loin à l'E., dans Clearfield Str., *St-Jacques*, belle petite église goth. Au S. du cimetière, dans le parc, la statue équestre d'un *sorcier indien* (pl. C 2) par Cyrus E. Dallin (1900), et 1 kil. 1/2 plus loin, une statue du *général Grant* (p. 57; pl. BC 3), par D. C. French et Potter (1899).

Du pont pour Falls of Schuylkill, le ***Wissahickon Drive** (route carrossable), où passent souvent en été des voitures à quatre chev., remonte à g. la vallée romantique du *Wissahickon Creek*, gorge aux parois hautes de 60 à 90 m., jusqu'au (10 kil.) *Chestnut Hill.* Plusieurs ponts franchissent la gorge, entre autres: le viaduc du Reading Railway, haut de 21 m., près de l'entrée. Près de l'extrémité supérieure de la gorge, une statue de *William Penn*, avec l'inscription «Toleration». Sur les deux rives du ruisseau, plusieurs auberges fréquentées en été. Il y a deux nouvelles routes pour la vallée du Wissahickon: la *Houston's Ramble*, qui doit être prolongée jusqu'à Germantown (p. 257) par le Lincoln Drive, et le *Cresheim Valley Road*, entre Chestnut Hill (p. 257) et Germantown.

Le ***jardin zoologique** (*Zoological Garden*; pl. C 4), au S. du West Fairmount Park, un des plus riches des Etats-Unis (entrée 25 c.; enfants, 10 c.), occupe un terrain, qui appartenait autrefoi à John Penn, petit-fils de W. Penn, et renferme sa maison, la *So litude* (1785). On va au jardin par le chemin de fer de Broad Str ou en tramway (25th Str. ou Girard Av.).

Autres excursions aux environs de Philadelphie: à *Gloucester* (bateau-bac, v. p. 243; spécialité d'aloses frites dites «planked shad»); près de là, *Washington Park*, avec une longue jetée, un théâtre, etc.; à *Lincoln Park*, sur le Delaware, à quelques milles en aval de la ville; et à *Willow Grove*, lieu de divertissements sur la ligne du Reading R. R., à 15 M. au N.-E. de la ville.

Camden City (hôt.: *West Jersey Hotel*, $ 2), ville manufacturière et commerçante (75 935 hab.), est située sur la rive g. du Delaware en face de Philadelphie (pl. I 5-8; bateaux-bacs, v. p. 243). Les lignes dites *West Jersey* et *Philadelphia & Atlantic R. R.* (v. p. 261) y aboutissent. Le poète *Walt Whitman* (1819-1892) a longtemps demeuré à Camden.

De Philadelphie à Germantown et à Chestnut Hill, 11 M., chemin de fer de la Reading Terminal Station (p. 242), en 30 à 40 min. (il y a aussi un tramway). — Au delà de (5 M.) *Wayne Junction* (p. 242), la ligne tourne au N.-O. et traverse

Germantown, faubourg de Philadelphie habité surtout par les classes aisées, en s'arrêtant à différentes stations, dont celle de (7 M.) *Chelten Avenue* est la mieux située. Germantown a été fondée en 1683 par des émigrés allemands, des Mennonites du Bas-Rhin, pour la plupart, et elle a été le noyau des colonies allemandes en Amérique. C'est de là que partit en 1688 la première protestation contre l'importation des esclaves dans les autres colonies. On y remarque beaucoup de vieilles maisons, entre autres: le *Chew House*, le *Johnson House*, le *Mermaid Inn* et les *Wakefield Mills*. Washington fut battu à Germantown par lord Howe, le 4 Oct. 1777. — Germantown est aussi sur la ligne du Pennsylvania R. R. — 9 M. *Mt. Pleasant;* 9 M. 1/3 *Mt. Airy;* 10 M. *Wyndmoor.* 11 M. *Chestnut Hill*, faubourg de Philadelphie également agréable.

De Philadelphie à West Chester, 27 M., chemin de fer de la Broad Str. Station, en 1 h. à 1 h. 1/2. — La ligne franchit le Schuylkill, côtoie sa rive O. dans la direction du S. et tourne à dr. (S.-O.) au delà du *Woodlands Cemetery.* — 11 M. *Swarthmore* possède le *Swarthmore College* (à dr.), institut de quakers renommé qui compte 250 élèves des deux sexes. Dans le *West House*, maison qu'habite actuellement l'un des professeurs, naquit le peintre *Benjamin West* (1738-1820). — 14 M. *Media* (113 m.), petite ville riante (3075 hab.), dans un joli site. — 16 M. *Williamson*, avec l'école professionnelle dite *Williamson Free School of Mechanical Trades*, fondée en 1888 pour la somme de $ 2125000 par feu Mr. I. V. Williamson (il faut un permis, qu'on se procure South 4th Str., 119, à Philadelphie). — 27 M. *West Chester* (9524 hab.).

Parmi les autres points faciles à visiter de Philadelphie, mentionnons: *Bryn Mawr* (p. 268), *Mauch Chunk* (p. 263), *Long Branch* (p. 263), *Cape May* (p. 262) et *Atlantic City* (p. 261).

De Philadelphie à *Reading*, v. R. 34; à *Baltimore*, v. R. 39; à *New York*, v. R. 30; à *Buffalo*, v. R. 33; à *Pittsburg*, v. R. 36; à *Erie*, v. R. 35.

32. Séjours d'été et d'hiver dans le New Jersey.

V. les cartes, p. 3 et 241.

A. De New York à Long Branch et à Point Pleasant en chemin de fer.

60 M. New York & Long Branch Railroad, en 2 à 3 h. (prix jusqu'à Long Branch, $ 1; jusqu'à Point Pleasant, $ 1.31; aller et retour, $ 1.50 et $ 2.05). Les billets de cette ligne sont aussi valables pour celle de la Sandy Hook Route (p. 259). — Départ de Jersey City, de la gare dite *Pennsylvania R. R. Station* (p. 6; bateaux-bacs des Desbrosses et Cortlandt Str.), ou bien de la *Central R. R. of New Jersey Station* (p. 6; bateaux-bacs des Liberty et Whitehall Strs.).

L'embranch. du *Central Railroad of New Jersey* franchit la *Newark Bay.* — 10 M. *Elizabethport* (p. 241); la ligne se dirige en-

suite au S. sur (22 M.) *Perth Amboy* (17 700 hab.), où elle se soude à la ligne du *Pennsylvania Railroad* qui vient de *Rahway*. Puis, le train traverse le *Raritan River*. — 24 M. *South Amboy*. — 29 M. *Matawan*, point de jonction des linges pour *Freehold* (p. 259) et pour *Keyport* et *Atlantic Highlands*. — 39 M. **Red Bank** (*Globe*, $2), à l'embouchure du *Navesink* (vue à dr.), est le point de jonction du New Jersey Southern R. R. (pour *Atlantic Highlands*, etc.). On franchit plus loin le *Shrewsbury River*. — 44 M. *Branchport*.

45 M. **Long Branch**, v. p. 259. Les deux stations suivantes, *Hollywood & West End* (46 M.) et *Elberon* (47 M.), font également partie de Long Branch (p. 259).

La ligne continue le long de la côte, avec de belles échappées à g. sur la mer. — 49 M. *Deal Beach* (Hathaway Inn, $3 à 5, recommandé). — 51 M. *Ashbury Park & Ocean Grove*.

Asbury Park (hôt.: *Coleman Ho.*, *Brunswick*, dep. $4; *West End, Columbia, Ocean Ho.*, $3 à 4; *Plaza*, $2½ à 4, et beaucoup d'autres; *pensions* en grand nombre), ville florissante, fréquentée en été par env. 30 000 étrangers, surtout de ceux auxquels déplait le piétisme d'Ocean Grove (v. ci-dessous). Ashbury Park offre une belle plage avec une estacade longue de 1 kil. ½; elle est séparée de *N. Ashbury* au N. par le *Sunset Lake*, et d'Ocean Grove par le petit *Wesley Lake*.

Ocean Grove (hôt.: *Sheldon*, $3 à 4; *Arlington*, $2½ à 3; *La Pierre*, $3; *Atlantic*, $2 à 3, et beaucoup d'autres hôtels et aub.), grande ville de bains, fondée en 1870 par un certain nombre de membres de l'église méthodiste épiscopale, est actuellement fréquentée par env. 20 000 à 25 000 personnes en été.

On peut faire une courte visite à cette curieuse colonie, telle qu'on n'en voit qu'en Amérique, et dans laquelle plusieurs milliers de pers., jeunes et vieilles, passent l'été sous une autocratie religieuse, qui exige l'observation rigoureuse de sa discipline. Elle est bordée à l'E. par la mer, au N. et au S. par des lacs et à l'O. par une haute clôture, et l'on ferme les portes de la ville t. l. jours à 10 h. du s., et tout le dim. L'usage des spiritueux et la vente du tabac y sont rigoureusement interdits, ainsi que toute espèce de représentations théâtrales. Le dim., défense de se baigner ou de se promener à cheval ou en voiture. Un grand nombre de réunions religieuses y ont lieu chaque jour; le vaste auditoire peut contenir 10000 fidèles. Le «*Camp Meeting*», assemblée annuelle, est le grand événement de la saison (season). Non loin de l'auditoire, un grand *relief de Jérusalem*. L'excellente plage où l'on se baigne est bordée d'une estacade longue de 1 kil.

Ensuite, plusieurs autres petits bains de mer: *Avon, Delmar, Como* et *Spring Lake*. — 57 M. *Sea Girt* (p. 259), où la garde nationale de New Jersey a son camp d'été.

60 M. **Point Pleasant** (hôt.: *Carrollton, Leighton*, $3; *Resort Ho.*, $2½ à 3; *Stratford*, $2½), bain de mer fréquenté, est le terminus du New York & Long Branch Railroad.

De là, le *Pennsylvania Railroad* conduit plus loin à *Bay Head*, à *Seaside Park* et à d'autres points sur la *Barnegat Bay* (p. 260).

B. De New York à Long Branch, par Atlantic Highlands et Sandy Hook.

32 M. BATEAU À VAPEUR de Rector Str. (pl. A 2-3) à (21 M.) *Atlantic Highlands*, en 1 h. 1/4; CHEMIN DE FER de là à (11 M.) *Long Branch*, en 1/2 h. (billet direct, $1). — C'est la route la plus agréable pour Long Branch, quand il fait beau.

Le bateau offre une excellente vue du *port de New York* (p. 25). — 21 M. **Atlantic Highlands** (*Lockwood Ho.*, $2 1/2), bain de mer moderne (1383 hab.) au pied des *Navesink Highlands* (v. p. 2). — 24 M. *Highland Beach* (Swift Ho., $3 à 4), petit bain de mer sur l'étroit banc de sable qui réunit *Sandy Hook* (p. 2) avec le continent. A côté, le *Navesink Lighthouse* (76 m.), phare à deux tours, dont la lumière est visible à 65 kil. Plus loin, des stations de bateaux de sauvetage en grand nombre, les navires échouant fréquemment sur cette côte, lorsqu'ils manquent, par le brouillard, l'entrée de la baie de New York. — 25 M. 1/2 *Normandie-by-the-Sea* (*Hotel, $4 à 5).

26 M. 1/2 **Sea Bright** (hôt.: *Octagon, Rutherford Arms*, $4; *Sea Bright Ho.*, $3 1/2 à 4; *Peninsula Ho.*, $3 1/2), très fréquentée en été, possède une importante pêcherie maritime (il y a des glacières en grand nombre). — 28 M. *Galilee,* vieux village de pêcheurs. — 29 M. *Monmouth Beach,* groupe de cottages, avec un club et un casino — 30 M. *North Long Branch;* 31 M. *East Long Branch,* station pour *Pleasure Bay* (Avenel, $3).

32 M. *Long Branch,* v. ci-dessous.

C. De Philadelphie à Long Branch.

94 M. PENNSYLVANIA RAILROAD, en 2 h. 1/3 à 4 3/4 (prix $2.25).

De Philadelphie à (49 M.) *Monmouth Junction,* v. p. 241-240. L'embranch. sur Long Branch se détache ici à dr. 66 M. *Freehold,* avec un monument de la bataille de Monmouth (1778); 74 M. *Farmingdale* (p. 260); 82 M. *Sea Girt* (p. 258); 88 M. *Asbury Park* (p. 258); 94 M. *Long Branch* (v. ci-dessous).

Il y a aussi des trains locaux de la West Jersey Station à Camden (p. 257), pour (82 M.) *Long Branch*, par *Whitings* (p. 261) et par *Tom's River* (p. 260).

Long Branch. — **Gares:** à *Long Branch* même, pour le vieux village, le «pier», et l'extrémité E. (omnibus des hôtels, 50 c.); à *West End & Hollywood*, dans le voisinage des meilleurs hôtels; et à *Elberon*, le quartier des cottages du monde fashionable de Long Branch. Les trains s'arrêtent à ces trois stations.

Hôtels: **Hollywood*, dans un beau site, au milieu des arbres, près de la Hollywood Station et à 10 min. de la mer, un des hôtels les plus élégants et les plus chers des Etats-Unis, avec une table excellente, ch. dep. $5 par jour, repas à la carte; l'établissement est ouvert toute l'année. — Près de la gare de West End & Hollywood: *West End*, grande maison au bord de la mer, *Howland*, *Scarboro*, $4; — *Elberon*, à Elberon; — *Ocean Hotel*, *Brighton*, dep. $3 1/2; *Atlantic*, *Pannacci*, $3; ces quatre près du «pier» et de l'extrémité E. — *Pensions* en grand nombre, $10 à 15 par sem. — *Cottages* (villas), $400 à 4000 pour la saison.

Bains. Un drapeau blanc hissé sur le toit des hôtels indique l'heure du bain; on ne se baigne pas par le gros temps.

Carnaval et *concours de lawn-tennis*, au mois d'août.

Long Branch, un des bains de mer les plus recherchés des Etats-Unis, fréquenté surtout par la haute finance (50 000 baigneurs en été), doit son nom au « long bras » (Long Branch) du *Shrewsbury River*. Le village proprement dit (8872 hab.) se trouve à 2 kil. à l'intérieur des terres, tandis que le bain de mer moderne s'étend sur un escarpement de la côte à env. 6 à 10 m. au-dessus de la belle plage de sable. Le long de la plage, que la mer ronge peu à peu malgré d'énormes jetées, court l'OCEAN AVENUE, large route carrossable longue de 8 kil., qui, l'après-midi et le soir, est animée en été de voitures de tout genre. A l'extrémité E., un long «pier» (débarcadère) de fer. La plupart des hôtels (v. p. 259) se trouvent au bord de l'Avenue, qui tourne légèrement à l'O. au delà du West End Hotel (p. 259) et que bordent de là deux rangées de maisons. Les plus belles villas se voient à *Elberon* (p. 259). La plus intéressante est *Hollywood*, l'anc. propriété de John Hoey (m. 1892), avec des parterres et des serres splendides (on peut la visiter).

On peut faire de jolies promenades de Long Branch, surtout le *Beach Drive* entre Highlands (p. 259) et Bay Head (p. 258; 20 M.), dont l'Ocean Avenue forme une partie. — A 6 kil. à l'intérieur des terres, *Eatontown* (v. ci-dessous), dont on visite le vieux moulin pittoresque. Un peu plus loin, *Shrewsbury* et les *Tinton Falls* (v. ci dessous).

D. Barnegat Bay.

La **Barnegat Bay,** longue de 60 kil. et large de 2 à 6 kil., s'étend de Point Pleasant (p. 258) jusque non loin au N. d'Atlantic City. La baie, sorte de lagune séparée de l'Océan par deux longues bandes de dunes que perce un étroit canal, offre aux sportsmen une excellente varenne (pêche et chasse aux oiseaux aquatiques). Les points les plus fréquentés, qu'on atteint par la ligne du Pennsylvania R. R. ou par celle du Central R. R. of New Jersey, sont: *Mantoloking* (hôt. Albertson, $2 à 3), *Seaside Park* (Seaside Park Ho., $2 1/2; Manhasset, $2 à 2 1/2), *Barnegat City* (Oceanic Ho., $2 1/2) et *Beach Haven* (hôt.: Engleside, Baldwin, $3 à 4), sur les dunes, et *Tom's River* (Riverside, Ocean, $2), *Forked River* (Lafayette Ho., $2), *Waretown* (Bayview, $2 1/2), et *Barnegat* (hôt. Clarence, $2), sur le continent ou près de la côte.

E. De New York à Lakewood et à Atlantic City.

137 M. CENTRAL RAILROAD OF NEW JERSEY jusqu'à (59 M. 1/2) *Lakewood*, en 1 h. 1/2 à 2 h. 3/4 (prix, $1.45); jusqu'à (137 M.) *Atlantic City*, en 3 h. à 6 h. 1/4 (prix, $ 3.25). — Gare à *Jersey City* (v. p. 6; bateaux-bacs de Liberty Str. et de Whithehall Str.).

De Jersey City à (39 M.) *Red Bank*, v. p. 257-258. Notre ligne se détache ici à dr. de celle de Long Branch (R. 32 *A*). — 41 M. *Shrewsbury,* petite ville fondée en 1665; à 4 kil. au S., *Tinton Falls* (v. ci-dessous). — 43 M. *Eatontown*, où commencent les *Jersey Pine Plains* (plaines de pins de Jersey), contrée uniforme et boisée, qu'interrompent seulement les colonies le long de la ligne. — 52 M. *Farmingdale*; on croise la ligne de *Freehold* à *Sea Girt* (p. 259).

59 M. ½ **Lakewood** (hôt.: **Laurel House*, **Laurel in the Pines*, aux mêmes propriétaires; 700 lits, dep. $4; **Lakewood*, 600 lits, $5; *Palmer House*, dep. $3), petite colonie au milieu des pins, est une station climatique d'hiver (d'oct. à mai) recherchée pour son site abrité et sa température plutôt élevée (10 à 12° de plus que celle de New York). George Gould y possède une propriété magnifique (*Georgian Court*). Promenades sous bois, surtout dans les *Cathedral Pines*. Près du village, deux jolis petits lacs: *Carasaljo* et *Manetta*.

67 M. *Lakehurst* (Pine Tree Inn, $3), point de jonction de la ligne pour *Tom's River* (p. 260) et *Barnegat* (p. 260). — 73 M. *Whitings*; le train croise la ligne de Philadelphie à Long Branch (p. 259). — 105 M. ½ *Winslow Junction*, point de jonction du Pennsylvania R. R. (Atlantic City Division). De là à (137 M.) *Atlantic City*, v. ci-dessous.

De Winslow, la ligne du New Jersey Central R. R. continue sur (122 M.) *Vineland* (Baker Ho., $2), ville de 4370 hab., où il y a des verreries et où l'on cultive beaucoup d'arbres fruitiers; 134 M. *Bridgeton* (13913 hab.), également avec des verreries; et (144 M.) *Bay Side*, du côté N. de l'embouchure du Delaware.

F. De Philadelphie à Atlantic City.

1. Reading Railroad (*Atlantic City Line*) de Kaighn's Point, Camden (bateau-bac de Philadelphie, v. p. 242) à (56 M.) *Atlantic City*, en 1 h. ¼ à 1 h. ⅓ ($1). — 2. Pennsylvania R. R. (trois routes): *a*. De la Broad Str. Station à *Frankford* (p. 241) par le Delaware River Bridge, 65 M., en 1 h. ⅓ ($1.25). *b*. De la Federal Str. Station à Camden (bateau-bac de Philadelphie, v. p. 242) par (6 M.) *Haddonfield*, 58 M., en 1 h. ⅓ à 2 h. ($1). *c*. De la Federal Str. Station (v. ci-dessus), par *Newfield*, 64 M., en 2 h. à 2 h. ¾ ($1). Les deux dernières lignes font partie de la *West Jersey & Seashore Division* du Pennsylvania R. R. — Il y a une belle *route pour cyclistes* de Camden à Atlantic City.

Les routes 1, 2*a*. et 2*b*. (v. ci-dessus) suivent la même direction et passent à plusieurs reprises aux mêmes stations. — 24½ (27) M. *Winslow Junction* (v. ci-dessus); 39 (41) M. *Egg Harbor*, avec des caves à vin. — 56 (58) M. *Atlantic City*, v. ci-dessous.

La route 2*c*. se dirige au S. jusqu'à (9 M.) *Woodbury* et tourne ensuite au S.-E., en passant par (30 M.) *Newfield*, (59 M.) *Pleasantville* et (64 M.) *Atlantic City* (v. ci-dessous).

Atlantic City. — **Hôtels:** *Malborough*, *St. Charles*, *Garden*, *Chalfonte*, *Rudolf*, *Traymore*, *Brighton*, *Dennis*, *Haddon Hall*, *Isleworth*, *Windsor*, *Wiltshire*, *Loraine*, *Gladstone*, *Dunlop*, *Savoy*, *Royal Palace*, *Raleigh*, *Chelsea*, *Strand*, *Young's Seaside*, *Shelburne*, dans toutes ces maisons, $3 à 4 et au-dessus; *Grand Atlantic*, $2½ à 3½, ch. dep. $½: *Pennhurst*, $2½ à 3; et près de 100 autres, dep. $1½ et au-dessus. *Galen Hall*, hôtel et sanatorium, $2½ à 4. — *Pensions*, $10 à 25 par sem. *Villas* (cottages) dep. $200 pour le saison.

Voitures, des gares aux hôtels, 1 à 2 pers., 50 c.; chaque pers. de plus, 25 c.; à l'heure, $1½. Voitures à un chev. (*coaches*), pour tous les points de la ville, 10 c. par pers. — *Tramway*, dans l'Atlantic Avenue.

Atlantic City est un bain de mer très fréquenté, situé dans l'*Absecon Island*, étroit banc de sable, que la mer et des marais salants séparent de la côte de New Jersey. Elle a une population sédentaire de 27838 hab., qui parfois se quintuple ou se décuple

en été, où elle est surtout fréquentée par les excursionnistes de Philadelphie. La société y est plus fashionable au printemps et en hiver. La belle plage (bain et costume, 25 c.) est bordée d'une estacade (board walk), longue de 6 kil. 1/2 et large de 12 m., où se voient du côté de la terre de nombreuses boutiques de toute sorte. Deux «piers» s'avancent à 180 ou 300 m. dans la mer (entrée 10 c.).

Excursions: *Beach Drive* (tour de la plage en voit., 10 M.); à *South Atlantic City*, 5 M.; en voiture ou en tramway électr. à (7 M.) *Longport* (Aberdeen Hotel, Devonshire, dep. $ 3), près de l'extrémité S. de l'île; de Longport à *Somers Point* ou *Ocean City* (v. ci-dessous), par le *Great Egg Harbor*, en bateau; à *Brigantine Beach* (Hotel Holland, $ 4) et à *Peter's Beach* (Hotel), en bateau-bac à vap. et en tramway électr.; à la *Barnegat Bay* (p. 260). — Le phare d'*Absecon* (haut de 49 m.) se visite de 9 h. à midi. — Promenades en barque à rames et à voiles, surtout dans l'*Inlet*, détroit à l'extrémité supérieure de l'île (barque à voiles, $5 à 10 par jour; promenade en barque à v., 1 pers. 25 c.).

G. De Philadelphie à Cape May.

1. West Jersey & Seashore Railroad (section du Pennsylvania R. R.) de *Camden* (bateau-bac de Philadelphie, p. 242) à (81 M.) *Cape May City*, en 1 h. 1/2 à 2 h. 1/2 ($ 1.75). — 2. Reading Railroad de *Kaighn's Point, Camden* (bateau-bac, p. 242) à (78 M. 1/2) *Cape May*, en 1 h. 1/2 à 2 h. 1/2 (prix comme ci-dessus). — Des bateaux à vapeur descendent en été la Delaware Bay jusqu'à Cape May (6 h.; aller et retour, $ 1).

A (30 M.) *Newfield* (p. 261), notre ligne se détache à dr. de celle pour Atlantic City (v. p. 261). — 34 M. *Vineland* (v. p. 261). — 61 M. *Sea Isle Junction*; embranch. sur (5 M.) *Sea Isle City* et (16 M.) *Ocean City* (v. ci-dessous). — 81 M. *Cape May* (v. ci-dessous).

Le Reading Railroad passe à (24 M. 1/2) *Winslow Junction* (p. 261), puis suit l'Atlantic City R. R. — 52 M. *Tuckahoe* est le point de jonction d'embranchements pour (12 M.) *Sea Isle City* (hôt.: Continental, $ 3; Tivoli, $ 2) et d'un autre pour (13 M.) *Ocean City* (hôt.: Aetna, dep. $ 2 1/2; Brighton, Strand, Traymore, $ 2 à 2 1/2), deux bains de mer fréquentés. — 67 M. *Cape May Court House*. — 78 M. 1/2 *Cape May* (v. ci-dessous).

81 M. **Cape May**. — **Hôtels**: *Lafayette*, *Stockton House*, avec 1000 lits, *Windsor*, *Congress Hall*, avec 750 lits, *Baltimore Inn*, *Elberon*, tous $ 3 à 5; *Star Villa*, *Aldine*, *Columbia*, *Chalfonte*, *Arlington*, dep. $ 2 ou 2 1/2, et beaucoup d'autres. — *Pensions*, $ 5 à 20 par sem.

Cape May City, village de 2257 hab., à l'extrémité S. du *cap May*, langue de terre à l'E. de la Delaware Bay, est très fréquentée par les Philadelphiens. La plage, longue de 8 kil., est compacte et unie, le ressac splendide. L'*Esplanade*, le long de la mer, est surtout très animée de 11 h. à 1 h. et de 5 h. à 8 h. Excursions à *Cape May Point* (tramway électr.), à *Cold Spring*, à *Sewell's Point* (tramway électr.), etc. Le cap doit son nom à un navigateur hollandais Carolis Jacobsen Mey, qui explora la Delaware Bay en 1623.

33. De Philadelphie à Buffalo.

A. Par Bethlehem et Mauch Chunk.

416 M. Philadelphia & Reading Railroad jusqu'à (57 M.) *Bethlehem*; et Lehigh Valley R. R. de là à (359 M.) *Buffalo*. Trains directs en 11 h. 1/3, pour $ 9.25 (wagon-lit ou wagon-salon, $ 2).

Philadelphie, v. p. 242. La ligne traverse les quartiers N. de la ville et passe à plusieurs stations de banlieue. — 5 M. *Wayne Junction* (p. 242); 9 M. 1/2 *Elkins Park*, avec une école pour jeunes filles (Ogontz Girls' School); 11 M. *Jenkintown* (Beechwood Inn, $ 3 à 5). — 33 M. *Sellersville*; le train traverse ensuite les *Landis Hills* dans un tunnel long de 800 m.

57 M. **Bethlehem** (hôt.: *Wyandotte*, à S. Bethlehem, $ 2 1/2 à 3; *Eagle*, $ 2 1/2; *Sun*, maison du XVIIIe s. modernisée, $ 2), ville florissante de 20534 hab. (y compris *South Bethlehem*), sur le *Lehigh*, est le centre américain des frères Moraves, qui s'y établirent de 1740 à 1741 sous le comte Zinzendorf. Les anciennes écoles des frères Moraves, qui servirent souvent de modèles en Amérique, et d'autres établissements existent encore en partie; parmi les nouvelles institutions, on remarque: la *Lehigh University* (épiscopale), au-dessus de la ville (600 étudiants), avec une bibliothèque de 130000 vol. La ville fabrique surtout des tissus de soie et des articles de cuivre, de zinc, d'acier et de fer. La Cie. dite *Bethlehem Steel Co.* fabrique des plaques de blindage, des hélices de bateaux et des canons de fort calibre et emploie 3500 ouvriers. Tramways électr. pour *Philadelphie, Easton* (12 M.; p. 231), etc.

La ligne remonte ensuite la **Lehigh Valley*, sur la rive dr. du fleuve tortueux. Beaucoup d'usines à fer. — 62 M. *Allentown* (hôt.: Allen, $ 2 1/2 à 3; American Ho., $ 2 à 2 1/2), ville manufacturière de 35416 hab. — 65 M. *Catasauqua*; 66 M. *Hokendauqua*; 67 M. *Coplay*, toutes avec des usines à fer, des hauts-fourneaux et des monceaux de scories. Puis, les usines disparaissent et le paysage devient plus attrayant. — 78 M. *Slatington* sert de débouché aux plus grandes carrières d'ardoise des Etats-Unis. A dr., le pont du Lehigh & New England Railroad. — 2 M. plus loin, le train traverse les *Montagnes Bleues* dans le ***Lehigh Water Gap** (*Hotel Craig*), gorge encaissée entre des parois perpendiculaires, où les deux voies ferrées, le fleuve et le canal ont à peine la place de passer. Au delà, la vallée s'élargit et les usines se montrent de nouveau. — 87 M. 1/2 *Lehighton*, station pour *Weissport* (à dr.), occupé autrefois par des Mohicans amenés ici par des frères Moraves et qui furent massacrés par des blancs en 1757. — 89 M. *Packerton*, où se trouvent les chantiers du Lehigh Valley R. R. La vallée se rétrécit; la ligne passe sur la rive N. du fleuve.

91 M. **Mauch Chunk** (161 m.; hôt.: *American*, $ 2 à 3), petite ville de 4029 hab., pittoresquement située dans une des parties les plus étroites de la vallée que dominent des montagnes à pic, est le centre de riches terrains houillers. Elle n'a que deux rues: l'une

longe le fleuve; l'autre forme avec lui un angle droit et gravit la montagne dans une fissure du rocher; la pente est si escarpée qu'en entrant de plain-pied de la rue par la porte d'une maison, on peut arriver dans l'arrière-cour par la fenêtre du second étage. Le *Bear Mt.* (en indien, *Mauch Chunk*), auquel la ville doit son nom, se dresse à dr. à une hauteur de 215 m.

La principale curiosité de Mauch Chunk est le chemin de fer dit ***Switchback** ou **Gravity Railroad**, construit à l'origine en 1827 pour transporter la houille des mines du fleuve, mais qui ne sert plus aujourd'hui qu'à l'agrément des touristes (tour complet en 1 h. $^1/_2$, 75 c.; omnibus pour l'extrémité inférieure de la ligne, 25 c.). A l'aide d'une machine fixe, le train est d'abord élevé au ($^1/_2$ M.) sommet du *Mt. Pisgah* (418 m.; vue), d'où il redescend par son propre poids au (6 M. $^1/_2$) pied du *Mt. Jefferson*. Il gravit ensuite ce dernier (466 m.; *vue), au moyen d'un second plan incliné (rampe, 1 : 4$^1/_2$) et continue de plain-pied jusqu'à (1 M.) *Summit Hill* (452 m., Eagle Hotel, $ 2), village de 2986 mineurs. Dans le voisinage, la *Burning Mine* (mine brûlante), où le feu couve depuis 70 ans. Le train redescend ensuite par son propre poids, en 25 min., à *Upper Mauch Chunk*, près du point de départ. — Belles vues du *Prospect Rock* et du *Flagstaff Peak* (518 m.).

Le train traverse plus loin la vallée étroite et tortueuse du Lehigh. — 93 M. *Glen Onoko* (Hotel Wahnetah, $ 2$^1/_2$), charmante vallée, traversée par un ruisseau qui forme des cascades; c'est un but favori d'excursions. — 114 M. *White Haven* (347 m.); la ligne quitte le Lehigh et gravit la chaîne de collines à g. — 125 M. *Glen Summit* (527 m.; Hotel, $ 3 à 4, station où l'on dîne), sur la ligne faîtière du Delaware et de la Susquehanna, avec une échappée au loin sur la chaîne des Alléghanys (à l'O.). La ligne descend ensuite rapidement dans la *vallée du Wyoming* que traverse la *Susquehanna* et sur laquelle une *vue splendide s'ouvre tout à coup à dr.

145 M. **Wilkes-Barré** (167 m.; hôt.: *Hot. Sterling,* $ 2$^1/_2$ à 5 *Wyoming Hotel,* $ 2 à 4; *Exchange,* $ 2), ville de 51 721 hab., chef-lieu de la vallée de Wyoming, sur la rive E. de la Susquehanna, est une place importante pour l'expédition de la houille. La ville doit son nom aux deux premiers colons européens: Wilkes et Barré. Un pont relie la ville à *Kingston* (3846 hab.), sur la rive O.

La ***vallée de Wyoming** (nom dérivé de l'indien *Maughwauwama*, c.-à-d. «vastes plaines»), un élargissement (long de 32 kil. $^1/_2$ sur 5 à 6 kil. de largeur) de celle de la Susquehanna, est encaissée entre deux chaînes de montagnes parallèles, qui s'élèvent à une hauteur de 250 à 300 m. La *Susquehanna* (en ind.: «large fleuve peu profond») qui de l'Otsego Lake (p. 186) à la Chesapeake Bay traverse un territoire long de 730 kil., entre dans la vallée par la gorge dite *Lackawannock Gap* et la quitte par l'étroit *Nanticoke Gap*. Dans la vallée, son cours est généralement paisible, toutefois elle forme deux séries de rapides (les *Wyoming* et *Nanticoke Falls*) et reçoit plusieurs torrents. Des houillères, des monceaux de menu charbon et des cheminées fumantes témoignent de l'activité industrielle des habitants. Bonne vue sur la vallée, du *Prospect Rock* (228 m.), à 3 kil. de Wilkes-Barré, et de la *Campbell's Ledge*, du côté E. du Lackawannock Gap. — *Mountain Park* (station du Central R. R. de New Jersey), à 13 kil. à l'E., est un séjour fréquenté des touristes. — Un bateau à vapeur descend la Susquehanna de Wilkes-Barré à (8 M.) *Nanticoke*.

La vallée fut envahie, en juin 1778, par un détachement de troupes anglaises et indiennes, et le 3 juillet les colons tentèrent, mais en vain, de leur résister. Leur défaite fut suivie d'une épouvantable boucherie.

dans laquelle les Indiens massacrèrent près de 300 hommes, femmes et enfants. *Fort Forty*, le théâtre de cette lutte, à 6 kil. au-dessus de Kingston (p. 264), est désigné par un obélisque haut de 19 m.; 5 kil. plus haut, près du *Queen Esther's Rock* (rocher de la reine Esther), la reine métisse des Senecas assomma à coups de tomahawak 14 prisonniers sans défense. Thomas Campbell a donné un récit poëtique de ces événements dans sa «Gertrude de Wyoming» (1809).

A env. 30 kil. à l'O. de Wilkes-Barré, sur un embranch. du Lehigh Valley R. R., le *Harvey's Lake* (hôt.: The Oneonta, $ 3 à 4; Lake Hotel, $ 1 à 2), dont les bords sont très fréquentés. Plus loin, sur la même ligne (43 m.), le *Ganoga Lake* (707 m.; North Mountain Ho., $ 2 1/2).

De Wilkes-Barré à Nineveh, 93 M., *Delaware & Hudson R. R.* en 3 h. 1/2 (prix, $ 2.84). Cette ligne traverse un terrain houiller. — 9 M. *Pittston* (v. ci-dessous); 11 M. *Avoca;* 16 M. *Minooka.* — 19 M. *Scranton*, point de jonction important (p. 227). — 35 M. *Carbondale* (hôt.: Harrison Ho., New American Ho., $ 2 1/2), ville de 13536 hab. avec des mines. — La ligne gravit l'*Ararat Summit* (55 M.; 762 m.), pour redescendre dans la vallée de la *Susquehanna.* 71 M. *Jefferson Junction;* 73 M. *Lanesboro;* 81 M. *Windsor;* 85 M. *East Windsor;* 89 M. *Centre Village.* — 93 M. *Nineveh*, v. p. 187.

La ligne remonte le long de la rive E. de la Susquehanna; à g., au delà du fleuve, le monument de Wyoming (v. ci-dessus). — 153 M. *Pittston* (174 m.), ville de 12556 hab., non loin du confluent de la *Lackawanna* et de la Susquehanna. Au-dessus, la *Campbell's Ledge* (p. 264).

Le paysage devient plus monotone. — 238 M. *Athens* (235 m.); la ligne franchit le *Chemung River.* — Au delà de (239 M.) *Sayre Junction* (embranch. sur Auburn, Owego, Waverly, etc.), la ligne croise celle de l'Erie R. R. (R. 27 *D*). — 255 M. *Van Etten;* la ligne se bifurque: l'embranchement de g. mène à Geneva (v. ci-dessous) par *Watkins* (p. 220) et le *Seneca Lake* (p. 220), tandis que celui du N. que suivent la plupart des trains express conduit à (275 M.) **Ithaca** (p. 219) et côtoie la rive O. du *lac Cayuga* (p. 219). — 299 M. *Hayt's Corners.* — 313 M. **Geneva** (p. 220). — 348 M. *Rochester Junction;* embranch. sur (13 M.) *Rochester* (p. 221). — 379 M. *Batavia* (p. 222) — 412 M. *East Buffalo* (p. 222).

416 M. *Buffalo*, v. p. 222.

B. Par Williamsport et Emporium.

417 M. Pennsylvania Railroad, en 13 h. 1/2 à 14 h. 1/2 (prix comme à la p. 263).

De Philadelphie à (105 M.) *Harrisburg*, v. R. 36. Notre ligne se détache ici à dr. de celle de Pittsburg et suit le cours de la *Susquehanna* dans la direction du N. — 158 M. *Sunbury* (137 m.), ville manufacturière de 9810 hab., sur la rive g. de la large Susquehanna, est le débouché des houilles du *Shamokin District.* — 160 M. *Northumberland*, au confluent des bras N. et S. de la Susquehanna, où *Joseph Priestley*, qui découvrit l'oxygène, habita de 1794 à 1804, année de sa mort. Il est inhumé dans le cimetière de cet endroit. La ligne court plus loin parallèlement à celle du Reading Railroad.

198 M. **Williamsport** (hôt.: *Updegraff*, $ 3 à 4; *Park*, $ 2 1/2 à 4), ville de 28757 hab., sur la rive dr. de la Susquehanna et sur une

longue conduite de pétrole (v. p. 279), est la place principale pour le commerce du bois de la Pennsylvanie. L'immense «boom» (batardeau) au bord du fleuve a une capacité de plus de 8 millions $^1/_2$ de stères de bois.

De Williamsport à Satterfield, 55 M., *Williamsport & North Branch R. R.* en 2 h. $^1/_4$. 10 M. *Halls*, où la ligne croise le Philadelphia & Reading R. R. et traverse une contrée pittoresque: les «Adirondacks de Pennsylvanie». Principales excursions: de (19 M.) *Picture Rocks* (204 m.) ou de (21 M.) *Chamouni* au **Highland Lake** (600 m.; hôt.: *Essick*, *Highland Ho.*), en voiture (coach; 1 h. $^1/_2$); de (32 M.) *Sonestown* à **Eagles' Mere** (670 m.; hôt.: *Eagles' Mere*, *Lakeside*, *Raymond*, *Crestmont*, $ 3 à 4; *Allegheny*, $ 2), en chemin de fer (8 M.); et au **Lake Mokoma** (*La Porte Hotel*), à 4 M. de (37 M.) *Nordmont*.

De Williamsport à *Harrisburg*, v. p. 270.

La ligne tourne à g. (O.), franchit le *Lycoming Creek* et la Susquehanna et remonte la rive dr. de cette dernière. — 223 M. *Lock Haven* (7210 hab.), qui fait également un grand commerce de bois, sur la rive dr. de la Susquehanna. Puis le train franchit deux fois le fleuve; contrée pittoresque. — 250 M. **Renovo** (204 m.; *Renovo Hotel*, $ 2), dans un joli site fréquenté en été, sur la Susquehanna, et que dominent des montagnes hautes de 250 à 300 m.

263 M. *Keating* (220 m.); la ligne quitte la Susquehanna et monte dans la vallée du *Sinnemahoning* par une contrée sauvage et peu peuplée, le «grand fer à cheval des Alléghanys». — 278 M. *Driftwood*, point de jonction d'une ligne pour Pittsburg (p. 275). — 296 M. **Emporium** (313 m.; hôt.: *City Hotel*, *St. Charles*, $ 2), village de 2463 hab., encadré de montagnes, est le point de jonction du Pennsylvania R. R. pour Erie (R. 35). La ligne pousse au N. jusqu'à (320 m.) *Port Allegany*; puis elle suit le cours de l'*Allegheny River* jusqu'à (317 M.) **Olean** (*Olean Ho.*, dep. $ 2), station de l'Erie R. R. (p. 323), avec 9462 hab. et un grand dépôt de pétrole. — 367 M. *Franklinville*; à g., le *Lime Lake*. — 417 M. *Buffalo*, v. p. 222.

34. De Philadelphie à Reading et à Williamsport.

199 M. Philadelphia & Reading Railroad, en 6 h. $^1/_2$ à 8 h. $^1/_4$ (prix, $ 5.78). — On peut profiter aussi du Pennsylvania Railroad (Broad Str. Station), qui suit presque la même route (mêmes prix; v. R. 26). — Les deux lignes traversent la vallée du Schuylkill et rattachent à l'Atlantique les grands terrains d'anthracite de la Pennsylvanie.

Philadelphie, v. p. 242. La ligne franchit le *Schuylkill* (p. 241), passe à l'extrémité N. du *Fairmount Park* (p. 255) et remonte la rive dr. du fleuve, parallèlement à la Schuylkill Valley Division du Pennsylvania Railroad sur l'autre rive. La vallée est très peuplée et couverte de fabriques et d'établissements industriels de toute sorte. — 17 M. $^1/_2$ *Bridgeport*; en face, **Norristown** (*West End*, $ 2 $^1/_2$; *Montgomery*, $ 2), ville manufacturière et florissante (22265 hab.). — 24 M. *Valley Forge* (Washington Inn, $ 2), qui fut le quartier général de Washington pendant le rigoureux hiver de 1777 à 1778. La ferme où il habitait existe encore (à g. de la voie). —

28 M. *Phœnixville,* au pied du *Black Rock,* ville de 9196 hab., où il y a les grandes usines à fer et les aciéries du Phœnix. Le train passe dans un tunnel long de près de 800 m. et franchit le fleuve, tandis que la ligne du Pennsylvania R. R. passe à son tour sur la rive dr. C'est ici que commence le district du «Pennsylvania Dutch», avec une population laborieuse originaire du Palatinat, dont le dialecte est un mélange de son patois rhénan et de mots anglais et américains. — 41 M. *Pottstown* (13696 hab.), la ligne traverse le *Manatawny.* Dans le voisinage (tramway électr.), les *Ringing Rocks,* rochers qui rendent un son quand on les frappe.

58 M. 1/2 **Reading** (pron. redding; 82 m.; *P. & R. Railroad Restaurant;* hôt.: *Mansion Ho.,* dep. $ 3; *Central,* $ 2 à 2 1/2), ville importante de 78961 hab., avec de grandes usines à fer, au point de jonction de plusieurs lignes et sur un plateau qui sépare le *Penn's Mt.,* à l'E., du *Neversink Mt.,* au S. (v. ci-dessous). Le beau *Court House* (palais de Justice) a un portique à six colonnes en grès rouge, provenant des montagnes voisines. Les grands ateliers du Reading Railway donnent du travail à 3000 ouvriers.

Un chemin de fer (switchback railway) conduit au sommet du *Penn's Mt.* (317 m.; Summit Hotel, $ 2 1/2 à 3). Belle vue du **White Spot* (300 m. au-dessus du fleuve). — Un autre chemin de fer (vues) conduit au sommet du *Neversink Mt.* (259 m.; hôtel, $ 3 1/2).

A 22 M. de Reading sur le Reading R. R. (Columbia Division) se trouve **Ephrata** (*Ephrata Ho.*, $ 1 1/2), avec une communanté de Tunkers (Plongeurs; de tunken, plonger), auj. très déchue, secte d'anabaptistes qui vint au XVIIIe s. des Pays-Rhénans et de Westphalie. On voit encore souvent dans cette contrée leur costume simple mais caractéristique.

Notre ligne continue à suivre la vallée du Schuylkill; en face, on voit apparaître la longue chaîne des *Montagnes Bleues,* dont la couleur passe du gris au bleu à mesure qu'on s'en approche. — 79 M. *Port Clinton* (125 m.), à l'embouchure du *petit Schuylkill* (Little Schuylkill); la ligne passe dans une pittoresque coupure du rocher. Port Clinton est située sur le bord S. d'un grand district d'anthracite et se livre à un important trafic de houille.

De Port Clinton à Pottsville, 15 M., chemin de fer en 1/2 h. à 3/4 d'h. — La ligne suit le Schuylkill. — 5 M. *Auburn;* 11 M. *Schuylkill Haven.* — 15 M. *Pottsville* (190 m.; Allan, $ 2 à 3), ville de 15710 hab., dans la cluve d'érosion que le fleuve a creusée à travers le *Sharp Mt.* (425 m.), est située dans le grand bassin houiller du S. ou du Schuylkill, qui livre annuellement env. 10 millions de tonnes d'anthracite (un quart de la production totale de la Pennsylvanie). Les environs sont couverts d'un réseau serré de chemins de fer.

104 M. 1/2 *East Mahanoy Junction.* La ligne traverse plus loin la pittoresque *vallée de Catawissa,* jusqu'à la station de ce nom (146 M.), où le train franchit la *Susquehanna.* — 169 M. *Milton Junction;* 189 M. *Halls,* point de jonction du Williamsport & North Branch R. R.

199 M. *Williamsport,* v. p. 265

35. De Philadelphie à Erie.

415 M. Pennsylvania Railroad en 12 h. 1/4 à 16 h. 1/2 (prix, $ 10.25).

De Philadelphie à (296 M.) *Emporium*, v. R. 33 *B*. — 316 M. *St. Mary's* (508 m.), avec un grand couvent de Bénédictins (pensionnat), au milieu d'un district riche en bois et en houille. — 341 M. *Wilcox* (464 m.), où il y a une grande tannerie. — 350 M. *Kane* (615 m.; Griffin Hotel, $2), petite ville de 5296 hab. La ligne descend ensuite le versant O. de la montagne du côté du lac Erie. — 379 M. *Warren* (364 m.), dans un joli site, au confluent de l'*Allegheny* et du *Conewango*, est le point de jonction d'une ligne pour Dunkirk (p. 230). — 408 M. *Corry* (440 m.), ville manufacturière de 5369 hab.

De Corry à *Pittsburg* et à *Buffalo*, v. p. 279, 280; à *Jamestown*, v. p. 324-323.

419 M. *Union City*; 426 M. *Waterford* (362 m.), sur le *lac Le Bœuf*. — 434 M. *Jackson* (373 m.); le train franchit la ligne de faîte entre l'Ohio et le lac Erie qui n'en est éloigné que de 12 kil. — 445 M. *Erie*, v. p. 309.

36. De Philadelphie à Harrisburg et à Pittsburg.

V. la carte, p. 241.

354 M. Pennsylvania Railroad jusqu'à (105 M.) *Harrisburg*, en 2 h. 1/2 à 3 h. 1/2 (prix, $ 3.15; wagon-salon, $ 1.50); jusqu'à (354 M.) *Pittsburg*, en 8 h. 1/2 à 12 h. 1/2 (prix, $ 9; wagon-salon, $ 2; wagon-lit, $ 2). Cette ligne, un tronçon de la belle route directe de New York à Chicago, (v. R. 46 *A*), traverse les vallées pittoresques de la Susquehanna et de la Juniata.

Départ de la *Broad Street Station* (p. 242). La ligne traverse le *Schuylkill* et se dirige au N.-O., en passant par les quartiers à l'O. de Philadelphie (p. 254) et à plusieurs stations de banlieue. — 9 M. *Haverford College*, avec une maison d'éducation des quakers orthodoxes, située dans un parc à g. — 10 M. *Bryn Mawr* (pron. brœnne môr, avec l'o ouvert; en gallois: «grande colline»; 126 m.; hôt.: Bryn Mawr Ho.) possède le ***Bryn Mawr College,** école supérieure pour femmes fondée en 1880 (46 professeurs des deux sexes, 447 étudiantes). A dr. se montre la tour du *Taylor Hall*. L'annexe dite *Rockefeller Hall* a été construite en 1903. — 12 M. *Villa Nova*, avec un collège catholique, un couvent et une ferme. — 16 M. 1/2 *Devon*: à g., le grand *Devon Inn* ($ 4 à 5), hôtel très fréquenté en été. — 20 M. *Paoli* (163 m.), où naquit «*Mad*» *Anthony Wayne* (1745-1796; p. 174); les Anglais y battirent les Américains, le 20 sept. 1777, et il y en a un monument.

La ligne sort ensuite des faubourgs extérieurs de Philadelphie et s'engage dans le «jardin de Pennsylvanie», district fertile et des mieux cultivés. Le train franchit un contrefort S. des Alléghanys (165 m.) et l'on a à dr. un beau coup d'œil sur la paisible

vallée de Chester. La ligne en côtoie quelque temps le versant et descend ensuite dans la vallée. — 32 M. 1/2 *Downingtown.* On aperçoit des usines à fer et des fours à chaux. — 38 M. 1/2 *Coatesville* (115 m.; 5721 hab.); la ligne franchit le *West Brandywine* sur un pont haut de 22 m. — 51 M. *Gap* (170 m.), dans une dépression du *Mine Hill,* sur la ligne de partage des eaux du Delaware et de la Susquehanna. La ligne descend dans la fertile *vallée de Pequea* et traverse le *Conestoga Creek.* — 69 M. **Lancaster** (109 m.; hôt.: *Stevens Ho.,* $ 2 1/2; *American Ho.,* $ 2), ville manufacturière et florissante (41 460 hab.), avec un important marché de tabac en feuilles et d'autres produits agricoles. Il y a un *séminaire théologique* (protestant) et une école supérieure dite *Franklin & Marshall College.* Dans le * *Woodward Hill Cemetery,* le tombeau du président Buchanan (p. LIX). Embranchement sur Hanover (p. 287) et sur Gettysburg (p. 272). — 87 M. *Elizabethtown;* la ligne s'engage dans les défilés pittoresques du *South Mountain,* franchit près de (90 M.) *Conewago* le cours d'eau du même nom et s'approche ensuite de la rive O. de la Susquehanna. — 96 M. *Middletown* (5608 hab.), où il y a des usines à fer. — 102 M. 1/2 *Steelton* (12086 hab.), avec les vastes aciéries de la Pennsylvania Steel Co. (plusieurs milliers d'ouvriers).

105 M. **Harrisburg** (97 m.; hôt.: *Commonwealth, Lochiel Ho.,* $ 3 à 6; *Bolton,* dep. $ 2 1/2), ville de 50167 hab., capitale de la Pennsylvanie dep. 1812, dans un beau site sur la rive E. de la Susquehanna, large ici de 1 kil. 1/2 et que traversent quatre ponts. Sur une hauteur, le *Capitole* construit dès 1897 après un incendie, et devant son côté O., une statue du général *Hartranft* (1830-1889) par Ruckstuhl (1898). Dans State Str., un *monument des Guerriers,* haut de 33 m. Le *Harris Park* renferme le tombeau de John Harris, père du fondateur de la ville, et le tronçon d'un arbre, auquel il fut attaché en 1718 par des Indiens ivres, qui voulaient le brûler vif.

De Harrisburg à Gettysburg, 47 M. 1/2, chemin de fer en 2 h. à 2 h. 1/3 — La ligne franchit la Susquehanna et tourne ensuite au S.-O. — 22 M. *Carlisle Junction;* embranch. sur (6 M.) *Carlisle* (v. ci-dessous). — 23 M. *Mt. Holly Springs;* près de là, le train passe dans une coupure (305 m.) du *South Mountain.* En deçà de Gettysburg, la ligne traverse le champ de bataille du premier jour (p. 273). — 47 M. 1/2 *Gettysburg,* v. p. 272.

De Harrisburg à Winchester, 116 M., *Cumberland Valley R. R.* en 4 h. à 4 h. 1/3. La ligne traverse la fertile **vallée de Cumberland,* entre les *Montagnes Bleues* à dr. et le *South Mountain* à g., et franchit la Susquehanna. — 18 M. *Gettysburg Junction;* embranch. sur Gettysburg (v. ci-dessus). — 19 M. **Carlisle** (pron. karlaïle; 146 m.; *Mansion Ho.,* $ 2), ville riante de 9626 hab., avec une belle *école d'Indiens,* où l'on élève env. 1100 enfants indiens des deux sexes et de différentes tribus. Carlisle fut le quartier général de Washington pendant la «guerre du Whisky» en 1794, et fut prise en 1863 par le général Lee. — 63 M. *Greencastle;* env. 5 M. plus loin, le train croise la ligne dite *Mason and Dixon's Line* (p. 272) et entre dans l'*Etat de Maryland* («Old Line State»). — 74 M. **Hagerstown** (173 m.; *hôt. Baldwin,* $ 2 à 3), ville de 13591 hab., fondée en 1769, sur l'*Antietam* (pron. enneté-îtemme), est le point de jonction des lignes pour Washington (p. 288), Harper's Ferry (par Weverton) et la vallée de la Shenandoah (R. 67). Après la bataille de Gettysburg (p. 273), le général Lee s'y retrancha

s'y maintint trois jours. — 81 M. *Williamsport;* le général Lee franchit près de là le *Potomac* dans sa retraite après la bataille de Gettysburg (p. 274). La ligne entre ensuite dans la *Virginie de l'Ouest* (West Virginia) ou «Panhandle State», c.-à-d. Etat Manche-de Poêle, en raison de la bande de terre de cette forme qu'il intercale au N. entre les Etats d'Ohio et de Pennsylvanie. — 94 M. *Martinsburg* (193 m.), sur le *Tuscarora*, point de jonction du Baltimore & Ohio Railroad (p. 307). — 116 M. *Winchester.*

De Harrisburg à Reading, 54 M., chemin de fer en 1 h. 1/4 à 2 h 1/2. — 23 M. *Lebanon*, stat. la plus importante. — 54 M. *Reading*, v. p. 267.

De Harrisburg à Williamsport, 93 M., Northern Central R. R. en 2 h. 1/4 à 3 h. Cette ligne remonte la rive E. de la Susquehanna jusqu'à (53 M.) *Sunbury* (p. 265). De là à (93 M.) *Williamsport*, v. p. 265.
De Harrisburg à *Baltimore*, v. p. 287.

Au delà de Harrisburg, la ligne court au N. sur la rive g. de la Susquehanna jusqu'à (110 M.) *Rockville*, où elle tourne à l'O. et franchit le fleuve sur un pont long de 1 kil. (*vue). Puis, elle retourne au N. et traverse le *Dauphin Gap* (106 m.). — 119 M. *Duncannon;* la ligne quitte la Susquehanna et monte à g. dans la belle vallée de la *Juniata*, tant célébrée par les poètes américains.

Le paysage qu'offre ce fleuve au cours tortueux, qui perce l'une après l'autre les croupes des Alléghanys, est des plus pittoresques; en même temps, toute la structure géologique de la Pennsylvanie apparaît clairement (vues généralement à g.). La contrée est pleine de souvenirs des combats que les premiers colons écossais et irlandais livrèrent aux Indiens et des exploits de *David Brainerd* et d'autres missionnaires. Un immense trafic de fer et de houille se fait sur cette ligne.

138 M. *Millerstown* (125 m.); le train traverse le **Tuscarora Gap*, étroit défilé dans lequel la ligne, le fleuve, la route et le canal ont à peine assez de place pour passer. — 154 M. *Mifflin;* la ligne s'engage ensuite dans les **Lewistown* ou *Long Narrows*, défilés pittoresques, où le train court entre le fleuve d'un côté, et la route et le canal de l'autre. Les versants des montagnes hautes de 300 m. sont couverts d'éboulis schisteux. — 166 M. *Lewistown* (152 m.), petite ville florissante de 4450 hab., à l'embouchure de la *vallée de Kishicoquillas.* — 191 M. *Mt. Union,* à l'entrée des **Jack's Narrows* (182 m.), cluve d'érosion percée par le fleuve dans le *Jack's Mt.* — 203 M. **Huntingdon** (hôt.: *Brunswick,* $2), la plus grande ville des bords de la Juniata (6053 hab.), est située sur l'emplacement de la «Pierre Debout» (Standing Stone), où les Indiens tinrent leurs réunions pendant des siècles.

Le *Broad Top Mt. Railroad* conduit de là à (53 M.) **Bedford**, dans le voisinage de *Bedford Springs* (hôt.: Bedford Springs Ho., $3 à 4; Chalybeate Ho., $3).

209 M. *Petersburg* (207 m.); la ligne quitte le canal, qui suit le bras principal du fleuve dans la direction de Franktown, et remonte la rive de la *Petite Juniata* (Little Juniata). — 222 M. *Tyrone* (276 m.), au pied E. de la chaîne principale des Alléghanys. La ligne fait un violent coude à g. (S.-O.) et entre dans la *vallée de Tuckahoe.* La vallée du *Bald Eagle* s'ouvre au N.-E.

Tyrone est le débouché des grands terrains houillers de *Clearfield.* — A 5 kil. à l'E., la *Sinking Valley*, avec le *Sinking Spring*, un remarquable cours d'eau souterrain.

237 M. **Altoona** (pron. eltoùna; 359 m.; *buffet;* hôt.: *Logan Ho.*, $3; *Altamont Hotel*, $2 à 3), ville industrielle de 38 973 hab., fondée en 1850 par la Cie. du Pennsylvania Railroad, se compose presque entièrement des ateliers et des maisons des ouvriers du chemin de fer.

Les ateliers, qui ont une étendue de 54 hect., emploient 9500 ouvriers et livrent 300 locomotives, 200 wagons de pers. et 1500 wagons de marchandises par année. Quelques-unes des locomotives construites ici pèsent 168 tonnes. — Si l'on veut traverser de jour les Alléghanys, on couchera ici. — Jolies vues du *Prospect Hill* au S. et du *Gospel Hill* au N.

La ligne s'élève ensuite sur la croupe des Alléghanys, avec une pente de 18⁰/₀₀. — Au delà de (242 M.) *Kittaning Point* (486 m.), la ligne décrit la fameuse ***courbe du Fer à cheval** (*Horseshoe Curve;* vues à g.), où le train franchit deux gorges profondes sur une énorme jetée en forme d'hémicycle. Ensuite la ligne passe dans un tunnel long de 1200 m. (à 64 m. au-dessous de la crête de la montagne et à 658 m. d'alt.), qui perce la croupe des Alléghanys, la ligne de faîte des eaux de l'Atlantique et du Mississipi. — 249 M. *Gallitzin*, à l'extrémité O. du tunnel, doit son nom au prince *Démétrius Gallitzin* (1770-1840), qui fut missionnaire catholique dans cette contrée pendant 40 ans.

La descente du versant O. de la montagne est moins escarpée. 252 M. *Cresson* (614 m.); voitures (coaches) de là à *Loretto*, fondation du prince Gallitzin (v. ci-dessus). — La ligne descend ensuite le long du *Conemaugh* supérieur, et le paysage devient plus attrayant. On aperçoit de nombreux vestiges de l'ancien *Portage Railroad*, ligne qui desservait autrefois le trafic à travers les Alléghanys au moyen d'une série de plans inclinés, dont les extrémités se rattachaient à des canaux. — 269 M. *Mineral Point* (431 m.); le train franchit le Conemaugh. Non loin à g., le *lac Conemaugh* (v. ci-dessous). — 273 M. *Conemaugh* (388 m.).

275 M. **Johnstown** (361 m.; hôt.: *Merchant's Hotel*, $3), ville de 35 936 hab., au confluent du Conemaugh et du *Stony Creek*, a été fondée en 1791 par Joseph Jahns, un Allemand. Les **Cambria Steel Works*, usines grandioses, sur la rive N. du fleuve, occupent 8000 ouvriers.

Un coup d'œil sur la situation de la ville, au point de jonction de vallées profondes et étroites, encaissées entre de hautes parois, ne fait que trop comprendre l'épouvantable catastrophe dont Johnstown fut atteinte le 31 mai 1889. Une digue, longue de 300 m., haute de 33 m., et large de 27 m. au plat-fond et de 7 m. 60 à la ligne de flottaison, qui retenait les eaux du *lac Conemaugh* (444 m.), long d'env. 4 kil. sur 2 kil. 1/2 de large, ayant crevé par suite de pluies continuelles, une brèche large de 90 m. s'y forma aussitôt. L'eau se précipita en une masse large de 800 m. et haute de 12 m., qui descendit la vallée, entraînant tout ce qui s'opposait à elle et détruisant de fond en comble Johnstown, ainsi que les autres villes et villages, situés sur son chemin. Elle parcourut en 7 min. la distance de 29 kil. qui sépare le lac de Johnstown. Des débris de toutes sortes s'accumulèrent contre l'énorme pont du chemin de fer en aval de Johnstown et prirent bientôt feu, brûlant vives beaucoup de personnes. On évalue le nombre des morts tantôt à 2280, tantôt à 5000

et l'on estime les dommages à une valeur totale d'au moins 10 millions de doll.

La ligne descend le long de la rive g. du Conemaugh. — 295 M. *Bolivar* (313 m.), à l'entrée des **Packsaddle Narrows*, beaux défilés, où le fleuve se fraie un passage à travers la *Chestnut Range*, croupe occidentale des Alléghanys, hauts ici de 360 m. — 300 M. *Blairsville Intersection* (340 m.); la voie se bifurque: la ligne principale quitte le Conemaugh et conduit à Pittsburg directement, tandis que l'embranchement de dr. mène à *Allegheny City* (p. 279), par *Blairsville*.

La contrée que la ligne traverse en deçà de Pittsburg est un véritable «Pays Noir» (Black Country), couvert de mines de houille, de fours à coke et de fonderies. — 313 M. *Latrobe*; 323 M. *Greensburg* (332 m.). La ligne s'approche de la *Monongahela*. — 344 M. *Braddock's* (15654 hab.), où le général Braddock fut battu en 1775 dans son expédition contre le Fort Duquesne (p. 276). Il y a actuellement les grandes aciéries dites *Edgar Thomson Steel Works* (p. 278). — 347 M. *Wilkinsburg*.

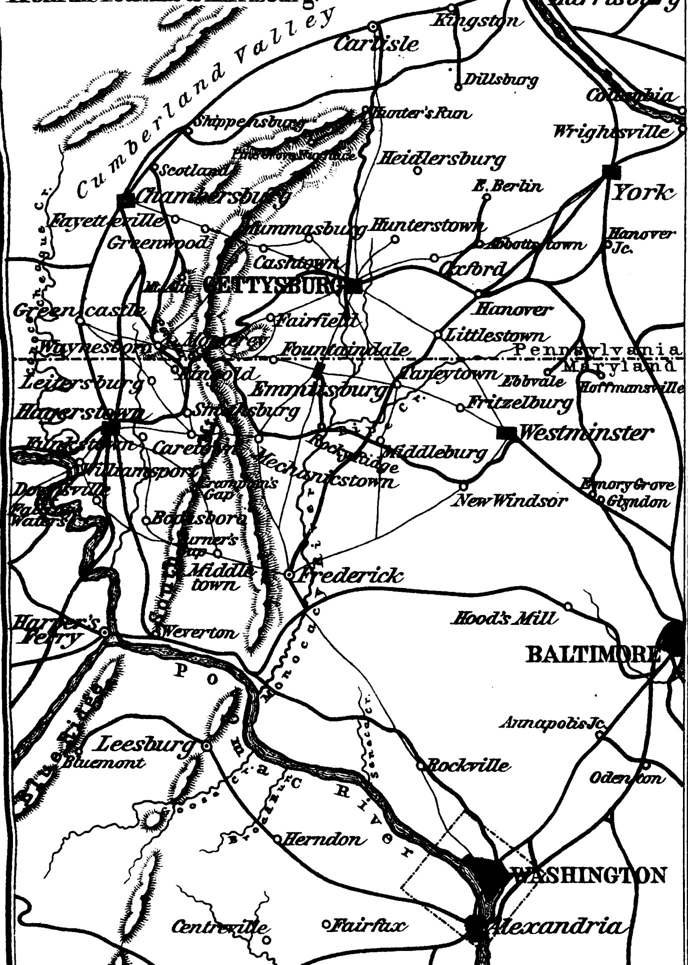
354 M. *Pittsburg*, v. p. 275.

37. Gettysburg.

Routes pour *Gettysburg:* de New York, par la ligne du Pennsylvania ou celle du Reading R. R., en 7 h. 1/2 (prix du trajet, $6.50); de Philadelphie, par les mêmes lignes en 4 h. 1/2 à 5 h. 3/4 (v. p. 269; $4), et de Washington, par Baltimore, en 4 h. 1/2 à 6 h. 1/2, par la ligne du Western Maryland ou celle du Northern Central R. R. (v. p. 286, 287).

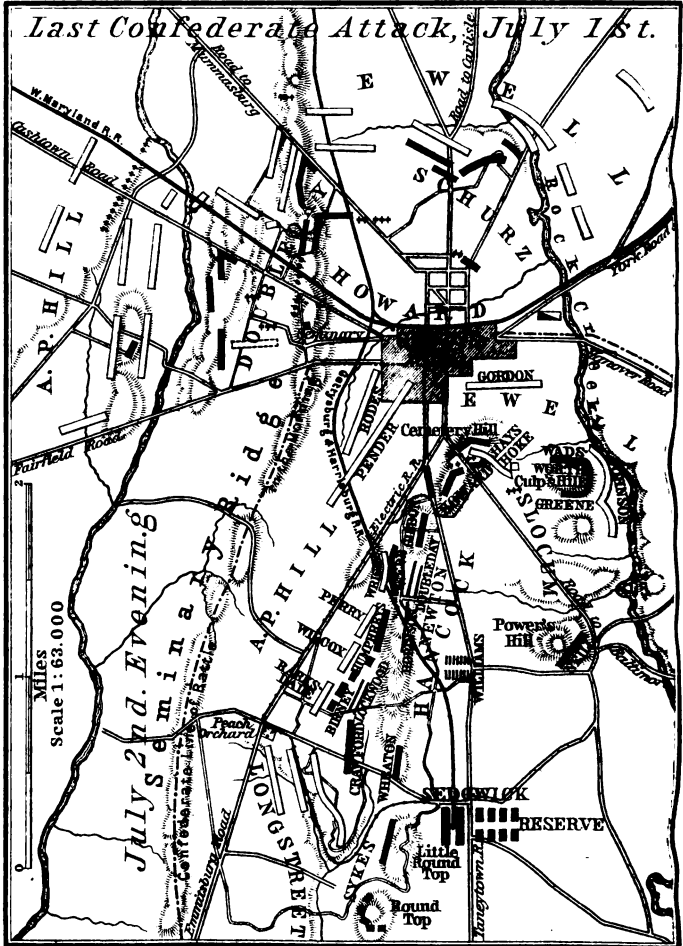
Gettysburg (hôt.: *Eagle*, $2 à 3; *Gettysburg Springs Hotel*, $3 à 3 1/2; *Hôt. Gettysburg*, $2 à 2 1/2), ville de 3495 hab., est située à env. 58 kil. au S.-O. de *Harrisburg* (p. 269) et à 12 kil. au N. de la frontière de la Pennsylvanie et du Maryland, la célèbre ligne dite *Mason and Dixon's Line*, tracée par deux astronomes anglais de 1765 à 1768 et qui formait avant la guerre la frontière N. des Etats esclavagistes. C'est là qu'eut lieu du 1er au 3 juillet 1863 la bataille décisive de la guerre de Sécession dans laquelle l'armée des Confédérés sous les ordres du général *Robert Edward Lee* fut battue par celle de l'Union conduite par *George Gordon Meade* (v. p. LIX/LX).

Le champ de bataille, d'une superficie d'env. 65 kil. car., est situé principalement au S. et à l'O. de la ville. Des tramways électriques desservent en été une partie des points les plus importants. Plusieurs tours de belvédère en fer permettent de s'orienter. Deux chaînes de collines parallèles bornent la vallée où se trouve Gettysburg. La longue *Seminary Ridge* (crête du Séminaire), avec le séminaire luthérien fondé en 1826 auquel elle doit son nom, s'étend à 1 kil. 1/2 à l'O. de la ville du N. au S., tandis que la *Cemetery Ridge*, qu'une vallée large de 1 kil. 1/2 sépare du Seminary Ridge, s'élève au S. de Gettysburg. La Cemetery Ridge a la forme d'un crochet recourbé à l'E., au coude duquel se trouve le cimetière du



1 : 1.222.000
0 5 10 20 30 Miles
Geogr. Anst. v. Wagner & Debes, Leipzig.

GETTYSBURG
Final Attack of the First Day, and Battle of the Second Day.



 ——— Electric R.R. Geogr. Anst. v. Wagner & Debes, Leipzig

The first day's battle is represented north of the Fairfield and Hanover roads. The second day's battle south of the same roads.

▬ *Union troops* ▭ *Confederate troops.*

village; le *Little Round Top* et le *Big Round Top* se dressent à l'extrémité S. du côté long du crochet à env. 5 kil. de Gettysburg. Ces hauteurs, avec les vallées qui les séparent, ont été le théâtre du combat.

Après leur victoire de Chancellorsville, au mois de mai 1863, les Confédérés résolurent de porter la guerre en pays ennemi. *Lee* rassembla à Culpeper en Virginie près de 90000 h., y compris les 10000 h. de cavalerie du général Stuart. L'armée de l'Union, sous le commandement de *Hooker*, était postée sur le Rappahannock en face de *Fredericksburg* (p. 384), à 240 kil. au S. de Gettysburg. Du 22 au 25 juin, Lee marcha au N. et franchit le Potomac; Hooker, qui avait appris trop tard ce mouvement, le suivit quelques jours après, mais le gouvernement de l'Union lui ayant refusé un renfort de 10000 hommes de la garnison de Harper's Ferry (p. 301) qu'il demanda, il déposa le commandement et fut remplacé par *Meade*, le 28 juin. Les Confédérés se concentrèrent à *Hagerstown* (p. 269) dans la *vallée de Cumberland*, et occupèrent tout le pays jusqu'à la *Susquehanna* (p. 264), tandis qu'*Ewell* à la tête de l'avant-garde de Lee s'avançait jusqu'à *Carlisle* (p. 269) et menaçait *Harrisburg* (p. 269). Leurs principales troupes groupées à *Chambersburg* n'avaient pas de forces ennemies en face d'elles. Lorsque Lee s'aperçut que l'armée de l'Union le poursuivait, il résolut de lui résister et dirigea toutes ses forces du N. et de l'E. sur Gettysburg. L'avant-garde de la cavalerie de Meade, sous le commandement de Buford, atteignait Gettysburg le 30 juin avant les Confédérés, tandis que son armée se déployait en arrière sur une ligne de 100 kil. jusqu'au Potomac. Mais ayant appris que Lee avait changé de tactique, Meade prit la résolution de concentrer d'abord ses troupes dans une forte position sur les *Pipe Creek Hills*, dans l'Etat de Maryland, à env. 24 kil. au S. de Gettysburg. Ainsi, un mouvement de concentration précéda de part et d'autre la bataille.

Le 1er juillet, la bataille commença par un engagement entre la cavalerie de l'Union à l'O. et au N. de Gettysburg et l'avant-garde des Confédérés qui s'avançait par les défilés du *South Mountain* (p. 269). La cavalerie l'emporta d'abord, mais bientôt écrasée par des forces supérieures, ainsi que son escorte d'infanterie sous les ordres du général *Reynolds*, qui succomba, elle fut repoussée au delà de Gettysburg jusqu'au cimetière et au Culp's Hill, où elle reçut un renfort de troupes fraîches. A la nouvelle de la défaite et de la mort de Reynolds, Meade, occupé à se fortifier à Pipe Creek, remit le commandement à *Hancock*, qui choisit la Cemetery Ridge pour champ de bataille. Entre temps, *Ewell* avait avancé son aile g. à l'E. du Culp's Hill et occupé Gettysburg, toutefois il n'y eut pas d'autre engagement ce jour-là. Dans la nuit, les deux armées concentrèrent leurs forces.

Au matin du second jour, les deux armées se trouvèrent rangées en ligne de bataille en face l'une de l'autre: les troupes de l'Union se déployaient le long de la Cemetery Ridge, qui commande la contrée; celles des Confédérés, à l'O., sur la Seminary Ridge, ainsi qu'au N. à travers Gettysburg jusqu'à l'E. du Culp's Hill. Lee commença les hostilités, en ordonnant à *Longstreet* de marcher sur les deux Round Tops, qui, après un combat acharné, restèrent toutefois au pouvoir des troupes de l'Union. *Sickles*, qui occupait la ligne au S. du Little Round Top, crut pouvoir améliorer sa position en opérant un mouvement de 800 m. en avant dans la direction de la Seminary Ridge, mais attaqué de front et de flanc, il dut après une lutte sanglante (surtout dans le célèbre «Peach Orchard», c.-à-d. verger de pêchers) se retirer jusqu'au «Champ de Froment» (Wheat Field) après avoir perdu la majeure partie de ses troupes; lui-même fut grièvement blessé.

Ewell dirigea alors de Gettysburg une furieuse attaque sur le cimetière et le Culp's Hill avec les «tigres de la Louisiane» et d'autres troupes, et prit ces positions, malgré les pertes considérables que lui fit subir la canonnade de leurs défenseurs. Ensuite, l'artillerie de l'Union, postée sur le Little Round Top, ayant définitivement balayé le «Champ de Fro-

ment», les opérations furent interrompues; Lee décida de renouveler l'attaque le lendemain matin.

Le troisième et dernier jour, le général Meade ouvrit les hostilités en délogeant de grand matin les troupes d'Ewell du Culp's Hill. Lee ne l'apprit pas, mais resta au contraire dans la conviction, que le centre et l'aile droite des troupes de l'Union avaient été la veille considérablement affaiblis, et qu'ils ne pourraient pas résister à une attaque de front, soutenue par une charge de cavalerie sur les derrières. Pour donner à Stuart et à sa cavalerie le temps de tourner les forces ennemies, l'attaque de front fut remise à l'après-midi. Le matin, l'artillerie prit position des deux côtés; Lee avait 120 pièces de canon le long de la Seminary Ridge, et Meade 80 dans le cimetière et le long d'un rempart de pierre bas et irrégulier sur la route de Gettysburg à Taneytown. A 1 h. de l'après-midi, les Confédérés ouvrirent le feu et un formidable combat d'artillerie s'engagea. Après une canonnade de 2 h., Lee commanda l'attaque, et le général *Pickett* avança avec 14000 hommes en front de brigade à travers la vallée. La colonne avait 1 kil. 1/2 à parcourir au pas accéléré, mais avant qu'elle fût à mi-chemin, toutes les bouches à feu de l'Union étaient déjà braquées sur elle. L'attaque était dirigée sur un groupe d'arbres en forme d'ombrelle situé dans une dépression de la Cemetery Ridge, où un rempart de pierre formait un angle en saillie. Hancock commandait ce point de la ligne de l'Union. La mitraille de l'Union décime les rangs des troupes de Pickett, et lorsque la colonne n'est plus qu'à 300 m. du but, l'ennemi ouvre sur elle un feu de file. Des milliers de Confédérés périssent, les brigades se débandent, mais l'avant-garde sous les ordres du général Armistead se fraie un passage et env. 150 hommes franchissent le rempart pour s'emparer des canons de l'ennemi. Une mêlée sanglante s'engage; Armistead succombe, et Webb et Hancock sont blessés. Mais cette lutte se termina par la déroute complète des Confédérés, et il n'en réchappa pas le quart de cette armée de braves, la fleur des troupes de la Virginie. La cavalerie de Stuart fut paralysée; lelle vin se heurter à l'improviste à celle de l'Union postée à 6 kil. à l'E. de Gettysburg, et le combat qui suivit l'empêcha de charger à temps Après ta défaite de Pickett, les troupes de l'Union exécutèrent un mouvement d'ensemble en avant, qui termina la bataille. Dans la nuit, Lee ordonna de battre en retraite, et le jour suivant, les Confédérés favorisés par une pluie battante se retirèrent par les défilés de Hagerstown et repassèrent le Potomac. Les troupes de l'Union n'étaient plus assez nombreuses pour les poursuivre. Des deux côtés, près de 80000 hommes avaient pris part au combat: l'armée des Confédérés perdit 2592 morts, 12709 blessés et 7467 prisonniers (en tout, 23768 h.); celle de l'Union, 3072 morts, 14497 blessés et 5435 prisonniers (en tout, 23003 h.).

Le champ de bataille est actuellement couvert de 400 monuments de toute sorte, et des inscriptions désignent exactement tous les points importants. On en commence le mieux la visite par une excursion à l'O. et au N. de la ville, le champ de bataille du premier jour. Celui du deuxième et du troisième jour au S. de Gettysburg est plus intéressant. Sur la colline arrondie du cimetière s'élèvent des monuments en grand nombre; là se trouve aussi, à côté du petit cimetière du village, le *cimetière national* en forme d'hémicycle inauguré en nov. 1863, avec une superficie de 7 hect. et les tombeaux de 3572 soldats, dont plus de 1000 morts inconnus, et dominé au milieu par un beau monument orné d'une statue de la Liberté; sur le piédestal, les figures de la Guerre, de l'Histoire, de la Paix et de l'Abondance. Du cimetière, on aperçoit, de l'autre côté de la vallée, à 1 kil. 1/2 à l'O. du séminaire luthérien, le centre de le ligne des Confédérés. Au S.-E. s'élève le Culp's Hill, couvert

de quartiers de roc et d'arbres, qui portent encore les traces du combat. La route pour Emmettsburg qui descend dans la vallée, s'éloigne peu à peu de la ligne de l'Union et traverse les champs de bataille du 2e et du 3e jour. La route est bordée de nombreux monuments dont quelques-uns sont fort remarquables. Dans le *Peach Orchard* (p. 273), au point où la ligne fait un violent coude en arrière, on renouvelle toujours les pêchers qui périssent. Le «Champ de Froment», le long de la route, est actuellement une prairie. Plus loin, on parvient au *Devil's Den* (antre du Diable), gorge rocheuse semée d'énormes blocs erratiques et où coule un ruisseau, au pied des *Round Tops* qui se dressent à g. Les champs en pente au delà du Devil's Den, portent le nom de *Valley of Death* (vallée de la Mort). Le *Big Round Top* (5 kil. au S. de Gettysburg) se gravit par un sentier escarpé; au sommet, une tour d'où l'on a une bonne vue du champ de bataille. Les Round Tops sont boisés comme à l'époque du combat; des canons y indiquent la place des anciennes batteries. Non loin de là, le rempart de pierre (p. 274) encore conservé et le petit groupe d'arbres en forme d'ombrelle. Le 20e régiment du Massachusetts, dont le colonel Paul Revere succomba dans la bataille, lui a érigé ici un monument; c'est un énorme bloc de brèche apporté de la Nouvelle-Angleterre. On traverse ensuite la vallée et l'on revient au N. le long de la ligne des Confédérés sur la Seminary Ridge, jusqu'au champ de bataille du 1er jour à l'O. de Gettysburg. Un simple bloc de granit marque le point où Reynolds reçut la mort; non loin de là, au-dessus de la voie, le «porte-drapeau du Massachusetts» (p. 164) élève le drapeau du 13e régiment du Massachusetts, à l'endroit même où il tomba mortellement atteint.

38. Pittsburg.

Gares. Les plus importantes sont: l'*Union Station* (pl. D3), gare de la ligne du Pennsylvania Railroad, pour Cincinnati, St. Louis, Chicago, New York, etc.; le *Baltimore & Ohio R. R. Depot* ou la *Monongahela Station* (pl. C4), gare des lignes du Baltimore & Ohio; la *Pittsburg & Lake Erie Station* (pl. C4) pour les lignes de Chicago, Buffalo, New York, etc., et la *Wabash Station* (pl. C3), pour les trains du Wabash R. R. — Pittsburg a l'heure de l'*est*, mais les trains pour l'O. se règlent sur l'*heure centrale* (v. p. xxxv). P. ex. un train qui part pour Chicago vers 11 h. du soir d'après l'horaire partirait vers minuit d'après les horloges des hôtels.

Hôtels: *Lincoln* (pl. h; C3), Penn Av., 423, dep. $3, ch. dep. $1½; **Henry* (pl. i; C3), Fifth Av., 415, ch. dep. $1½; **Schenley*, grande maison, près du Schenley Park (au delà de pl. F3), à 3 kil. du centre de la ville, dep. $3½, ch. dep. $1½; *Monongahela* (pl. a; C3), bien situé à l'extrémité inférieure de Smithfield Str., $3 à 4; *Anderson* (pl. b; C3), au centre de la ville, mais assez bruyant, $3 à 5; **Duquesne* (pl. c; C3), Smithfield Str., ch. dep. $1½; *Newell's*, Fifth Av., 99; *Victoria* (pl. d; C3), ch. dep. $1, recomm.; *Griswold* (pl. e; C3), Smithfield Str., ch. dep. $1; *Seventh Avenue* (pl. g; D3), $2½ à 3½; *St. Charles* (pl. f; C3), $2 à 3; *Colonial*, 6th Str., $2 à 3.

Restaurants: **Hôtel Duquesne*, *Hotel Victoria* (v. ci-dessus); **Union*

Restaurant, Frick Building (p. 277); *Hagan*, Smithfield Str., 607; *Newell's*, v. p. 275; *Reineman*, Wood Str., 505, pour hommes.

Tramways (électriques): dans les principales rues et pour les faubourgs. — **Chemins de fer inclinés** (*Inclined Railways;* 10 en tout), une particularité de Pittsburg; ils conduisent aux différents points sur les hauteurs qui entourent la ville. Le *Pennsylvania Inclined* (pl. E 2), placé au-dessus des rails du Pennsylvania R. R., est intéressant au point de vue technique.

Théâtres: *Nixon* (pl. 2; D 3), ouvert au public en 1903 (frais de construction: $ 1500000); *Bijou* (pl. C 3); *Alvin*, *Hyde's*, ces deux dans le même bloc de maisons que le Bijou; *Grand* (pl. 3; C 3); *Avenue*, dans le même bâtiment que le Grand; *Duquesne Theatre* (pl. 1; C 3).

Poste (*Post Office;* pl. C 3), Smithfield Str., au coin de la 4th Avenue.

Pittsburg (227 m.), la «Cité-du-Fer», la seconde ville de la Pennsylvanie et l'un des centres manufacturiers les plus importants des Etats-Unis, est située, d'une part, sur une langue de terre qui sépare la *Monongahela* (pron. -hîla) de l'*Allegheny,* rivières dont la réunion forme l'*Ohio;* et de l'autre, sur un plateau le long de la rive S. de la Monongahela. *Allegheny City,* la ville jumelle de Pittsburg, s'étend sur la rive N. de l'Allegheny et descend jusqu'à l'Ohio. En 1900, Pittsburg comptait 321 616 hab. (345 043 en 1903), et Allegheny City, 129 896 hab. Les deux villes, quoique gouvernées par des administrations municipales distinctes, ne forment en réalité et dans la pratique qu'une seule agglomération urbaine. La pointe de la presqu'île, ainsi que le bord des rives, sont plats, toutefois la langue de terre s'élève rapidement dans la direction de sa base, et ne laisse place qu'à d'étroites plate-bandes, qui séparent les fleuves des hauteurs escarpées de la rive S. de la Monongahela et de la rive N. de l'Allegheny. Les maisons d'habitation s'élèvent pour la plupart sur les hauteurs de Pittsburg à l'E. et d'Allegheny au N. Tout le delta et les rives sont occupés par des établissements industriels et généralement couverts d'un épais nuage de fumée noire. Plusieurs ponts franchissent les deux rivières.

Pittsburg est située sur l'emplacement de l'ancien *Fort Duquesne*, construit par les Français en 1754, pour faire partie de la longue ligne de fortifications qui devaient arrêter la marche des Anglais vers l'Ohio et le Mississipi. Il a été évacué en 1758, à l'approche du général Forbes et incendié. Les Anglais le remplacèrent par le *Fort Pitt* (p. 277) et la fondation de la ville commença vers 1765. Sa situation en fit bientôt un centre important du commerce avec les Indiens; mais Pittsburg dut sa prospérité au terrain ferrugineux et houiller qui l'entoure, un des plus riches du monde (les quatre «comtés», aux environs immédiats de Pittsburg, ont livré 58300000 tonnes de houille en 1902). Elle comptait 1560 hab. en 1800, 12600 en 1830 et 238607 en 1890. Pittsburg occupe en même temps le centre du district du gaz naturel (v. p. 277), dont l'emploi pour le chauffage a donné une vigoureuse impulsion au développement de l'industrie. Le minerai de fer, dont les hauts-fourneaux et les fabriques de Pittsburg travaillent env. 8 millions de tonnes par an, provient surtout du lac Supérieur (p. 350). Les champs de pétrole de la Pennsylvanie, de New York, de la Virginie de l'O. et de l'Ohio sont situés principalement dans le bassin de l'Allegheny et de l'Ohio au N.-E., au S. et S.-O. de Pittsburg (p. 279); ils ont livré 49657205 tonneaux (barrels; 1 barrel = 139 kilogr. 900) de pétrole en 1901. Pittsburg fabrique surtout des objets en fer, en acier et en verre (v. p. 278, 279). La valeur totale de ses produits s'est élevée en 1900 à $ 203261251. Pittsburg a un trafic annuel de 75 mil-

lions de tonnes de produits de toutes sortes (y compris le pétrole), ce qui correspond à peu près au transit des quatre plus grands ports de France.

Le *gaz naturel* est produit par les exhalaisons de gaz des sources de pétrole souterraines. Dans la règle il est inodore. L'existence du gaz naturel était connue en Amérique depuis très longtemps. Déjà en 1821, la ville de Fredonia, dans l'Etat de New York, sur le lac Erie, fut éclairée avec ce gaz. Sa première application à la fabrication du fer dans la Pennsylvanie occidentale eut lieu en 1874 dans les usines de *Leechburg*, à 55 kil. de Pittsburg. Son emploi à Pittsburg même remonte à 1886, année où le gaz du Haymaker Well à *Murrysville*, le principal réservoir d'alimentation de Pittsburg, fut amené dans des tuyaux à la ville (à 30 kil. de distance). La consommation annuelle du gaz naturel à Pittsburg s'élève actuellement à près de 850 millions de mètres cubes, dont une bonne moitié est employée dans les ménages et le reste dans les fabriques. Le prix est de 22 à 25 c. par 1000 pieds cubes pour la consommation privée et de 7 à 15 c. pour les fabriques. La provision naturelle de ce gaz diminue peu à peu, et dans les laminoirs, on en revient déjà au gaz de houille et aux autres formes du gaz de chauffage. L'intensité de la lumière de ce gaz est minime. Env. 2000 kil. de tuyaux, distribués dans près de 7 lignes différentes, conduisent le gaz à Pittsburg. La pression atmosphérique aux trous de mine est en moyenne de 100 pieds par pouce carré, mais elle atteint parfois jusqu'à 700 pieds. Comme combustible, 12 pieds cubes de gaz équivalent à une livre de houille. On perce les trous de mine à gaz naturel à peu près comme ceux à pétrole. Pour visiter un réservoir à gaz naturel, s'adresser au bureau de la Cie. dite *Philadelphia Co.*, Sixth Av., 437.

Smithfield Street (pl. C 3; tramways électr.), qui se détache de *Liberty Avenue* à l'O. de l'*Union Station* (pl. D 3), conduit au S.-O. à la Monongahela. Dans cette rue, à dr. l'*hôtel de ville* (City Hall), à g. la *poste*. Près du pont, à dr., le *Monongahela Hotel* (p. 275); à g., la *gare du Baltimore & Ohio R. R.* (pl. C 4; p. 229).

On passe le *pont de Smithfield Street* (pl. C 4) et l'on gravit la hauteur du *Mt. Washington* (112 m.) par un des trois *chemins de fer inclinés* (p. 276; 5 c.), qui montent du pont et qui transportent aussi chevaux et voitures.

De la hauteur, *vue grandiose et pittoresque sur les villes industrielles de Pittsburg et d'Allegheny, les trois fleuves et les collines qui les entourent, toutes plus ou moins enveloppées d'un nuage de fumée.

Le plus beau bâtiment de Pittsburg est le ***palais de Justice** (*Allegheny County Court House*; pl. CD 3), Grant Str., splendide édifice dans le style roman, érigé par *H.H. Richardson* (p. 95); il a été achevé en 1888 (frais de construction, 2 millions et 1/2 de doll.). La *prison* est un bâtiment massif relié au palais de Justice par un beau pont en pierre. La tour principale, haute de 97 m., offre une *vue splendide.

Le dernier vestige du Fort Pitt (p. 276) est un ancien *blockhaus* (pl. B 3) situé dans Fort Str., près du pont dit Point Bridge, et qui a été récemment restauré. Immédiatement à côté, au bord de l'Allegheny, les *Exposition Buildings* (pl. B 3), bâtiments où des expositions ont lieu chaque année. — Mentionnons encore: le *Frick Building*, édifice à vingt étages, au coin de la Fifth Av. et de Grant Str.; le *Carnegie Building*; la *banque de l'économie agricole* (Farmer's Deposit Bank); le *Park Building*, et l'*école des Ursulines*, ces quatre aussi dans la Fifth Av.; la *banque nationale allemande*

la *banque nationale du commerce;* le *Duquesne Club;* l'*Arrott Building* et l'église dite *Trinity Church* (pl. C 3).

Dans Fifth Av., au coin de Craig Str. (à env. 1 kil. 1/2 à l'E. de pl. F 3), s'élève la *cathédrale de St-Paul* (cathol.). Dans la même direction se trouve le *Schenley Park*, offert à la ville par *Mary E. Schenley*, avec une belle serre et un Institut de botanique (Hall of Botany).

Près de l'entrée du parc, dans Forbes Str., l'***Institut Carnegie**, fondé par Andr. Carnegie pour favoriser l'essor des beaux-arts et des sciences. Cet édifice a été construit de 1892 à 1895 dans le style de la Renaissance italienne (frais de construction: $ 800000; plus $ 300000 pour des bibliothèques secondaires). On est en train de l'agrandir.

La *bibliothèque publique* (15900 vol.) occupe deux étages du bâtiment principal. L'édifice contient, en outre, une *salle de concerts* (Music Hall; 2000 places), les locaux du *Département des Beaux-Arts*, qui organise des expositions tous les ans, un *muséum* pour les collections d'histoire naturelle (entre autres, la collection de fossiles de Bayet: 100000 pièces) et des souvenirs historiques. — Les *Carnegie Technical Schools*, qui sont en construction dans le voisinage, forment une troisième section de l'Institut.

Pour visiter les riants quartiers construits sur les collines avec leurs jolies maisons, on prend un des tramways électriques dits *Highland Avenue Electric Cars*, on le quitte à la dernière station supérieure et l'on monte en 5 min. au *Highland Park* (8 kil. au N.-E. de l'hôtel de ville), avec les réservoirs d'eau de la ville et une belle vue, surtout sur l'Allegheny. On peut retourner à Pittsburg par le tramway électr. de la Negley Av.

Les plus connues des USINES À FER ET DES ACIÉRIES, qu'on ne manquera pas de visiter, sont les suivantes: les *Edgar Thomson Steel Works,* les *Homestead Steel Works,* les *Duquesne Steel Works,* l'*American Bridge Co.*, les *Jones & Laughlins Works,* l'*Oliver Iron & Steel Co.,* les *Crescent Steel Works* et la *Pressed Steel Car Co.*

Pour visiter les quatre premiers établissements, on prendra une carte d'entrée au bureau de la Cie. dite Carnegie Steel Co., Carnegie Building, Fifth Av. La visite demande au moins 1/2 j. Le mieux est de se rendre à *Bessemer*, sur la ligne du Pennsylvania R. R. (gare dite Union Station), et de visiter les *Edgar Thomson Works* (p. 272); de là, en tramway, à *Munhall* (5 c.; s'arrêter à l'entrée des *Homestead Works*), et encore en tramway à *Duquesne* (5 c.) et aux *Duquesne Steel Works*. Retour à Pittsburg (Fourth Av. ou Union Station) par le Pennsylvania R. R. — Les **Edgar Thomson Works** fabriquent surtout des rails d'acier (fabrication annuelle, 1100000 tonnes). Les **Homestead Steel Works** produisent annuellement 400000 tonnes d'acier Bessemer et 1500000 tonnes d'acier Siemens-Martin (open hearth Steel). Elles livrent surtout au commerce des plaques de blindage en acier et en nickel. Ces deux usines consomment beaucoup de gaz naturel. Le nombre des ouvriers s'élève à 6000. Les **Duquesne Steel Works**, sur la Monongahela, à 5 kil. en amont de Homestead, possèdent quatre hauts-fourneaux gigantesques, produisant 2200 tonnes de fer brut (pig iron) par jour. Les *American Bridge Works*, à Ambridge, sur l'Ohio, à 32 kil. en aval de Pittsburg, fabriquent des ponts de fer.

Les *American Iron and Steel Works (Jones & Laughlins)* sont situées sur la rive S. de la Monongahela, en face de Pittsburg. — Les *Westinghouse Electrical Works*, à East Pittsburg, méritent aussi une visite.

Les *Pittsburg Plate Glass Works* et les *Macbeth Glass Works* (produisant 50000 verres de lampes par sem.) se trouvent à *Charleroy*, à 65 kil. en amont sur la Monongahela. On peut y aller en chemin de fer ou en bateau à vapeur. — Pour les verreries à *Ford City*, v. ci-dessous.

Allegheny City *(Hotel Federal)*, sur la rive N. de l'Allegheny, offre peu d'intérêt. La valeur de ses produits manufacturés s'est élevée à $54137000 en 1900. Si l'on veut jeter un coup d'œil rapide sur la ville, on prend le tramway de 6th Str. (pl. C 3) et l'on franchit le fleuve, puis on va à l'*hôtel de ville* et à la **Carnegie Free Library* (pl. C 2). De là, Ohio Str., au S.-O., passe à l'église dite *St. Peters Church*, et conduit au *Park* (pl. B C 2). A g., sur la hauteur, un *monument des Guerriers* (Soldiers Monument; pl. B 2), où l'on peut monter pour jouir de la *vue sur les deux villes. Les piétons peuvent descendre au S.-O. et s'en retourner à Pittsburg, par le vieux pont couvert dit *Union Bridge* (pl. B 2-3). Le pénitencier se nomme *Western Penitentiary* par opposition avec l'Eastern Penitentiary de Philadelphie (p. 251).

Navigation fluviale. La Monongahela, l'Allegheny et l'Ohio offrent aux bateaux à vap. de Pittsburg et d'Allegheny plus de 30000 kil. de navigation intérieure, et un service régulier de bateaux à vap. relie Pittsburg à la Nouvelle-Orléans (p. 434), qui en est éloignée de 3000 kil. Le jaugeage des bateaux de la navigation fluviale de Pittsburg (2 millions et 1/2 de tonnes) est, paraît-il, plus considérable à lui seul que celui de New York ou de tous les ports du Mississipi. La cause en est l'énorme trafic de houille de cette ville; il n'est pas rare de rencontrer des remorqueurs avec une roue à palettes à l'arrière, qui traînent derrière eux des chalands jaugeant ensemble 25000 tonnes de houille. — La jetée de l'Ohio dite *Davis Island Dam*, à 6 kil. en aval de la ville, a une écluse longue de 158 m. et large de 38 m. (frais de construction, env. 1 million de doll.).

On recommande beaucoup de remonter la *Monongahela* en bateau à vapeur jusqu'à *Monongahela City* ou à *Brownsville* (ag. cons. de France, M. C. Jagou). Sur la rive, des dépôts de houille (tipples) en grand nombre.

De Pittsburg à Connellsville, par la ligne du *S. W. Pennsylvania R. R.* (56 M.) ou bien par celle du *Baltimore & Ohio R. R.* (57 M.), en 1 h. 3/4 à 3 h. — **Connellsville** (hôt.: *Yough Ho.*, $2), ville de 7160 hab., sur le *Youghiogheny*, est située dans le district de coke le plus important des Etats-Unis. Elle livre au commerce près de 6000000 de tonnes de coke par année.

De Pittsburg à Buffalo, 269 M., en 8 h. à 8 h. 3/4 (Pennsylvania R. R. jusqu'à *Oil City*, 132 M.; et Western New York & Pennsylvania R. R. de là à *Buffalo*, 137 M.). Cette ligne traverse un des districts les plus riches en pétrole et passe à un grand nombre de trous de mine en pleine activité ou déjà abandonnés. On extrait le pétrole (v. p. xlv) des couches oléagineuses au moyen de puits de différents diamètres, qu'on creuse à une profondeur de 90 à 900 m. Des tuyaux de fer conduisent le pétrole aux grands réservoirs des Cies. dites Pipe Line Companies. — Le train longe d'abord l'*Allegheny River*. 41 M. *Ford City*, avec des verreries, donc les bâtiments seuls couvrent un espace de 26 hect. — 132 M. **Oil City** (*Cité de l'Huile;* hôt.: *Arlington*, $2 à 3), ville de 13264 hab., est le grand centre du district du pétrole (Oil District). On peut y observer tous les procédés employés pour extraire, purifier et expédier le pétrole. En 1892, ldes grands réservoirs de pétrole ayant pris feu, l'huile se répandit sur 'eau du ruisseau, incendia beaucoup de maisons et fit un grand nombre de victimes. — Plus loin, la ligne traverse la vallée de l'*Oil Creek*, où il a des centaines d'échafaudages d'appareils de sondage abandonnés (derrick. La vallée entre Oil City et Titusville avait env. 75000 hab. en 1865.

10 ans, on en a extrait env. 60 millions de tonnes de pétrole valant 2 0 millions de dollars. Auj. la production est insignifiante. — 148 M. **Titusville** (hôt.: *Brunswick*, *Mansion Ho.*, $ 2), ville de 8244 hab., qui fait aussi un important commerce de pétrole. — 175 M. *Corry* (p. 268). — 205 M. *Mayville*, à l'extrémité supérieure du *lac Chautauqua* (p. 323), point de jonction d'un embranchement sur (4 M.) *Chautauqua* (p. 323). — 219 M. *Brocton* et de là à (269 M.) *Buffalo*, v. p. 309.

De Pittsburg à Erie. 148 M., Pennsylvania R. R., en 4 h. 3/4 à 5 h. 1/3. — 17 M. *Economy*, village pittoresque sur un plateau au-dessus de l'Ohio, fondé en 1848 par les harmonites, disciples de *G. Rapp* (1757-1847), paysan mystique du Wurtemberg. — 25 M. *Rochester* (p. 305); 47 M. *Lawrence Junction*; 92 M. *Jamestown* (p. 323). — 133 M. *Girard* et de là à (148 M.) *Erie*, v. p. 309.

De Pittsburg à Cleveland. 150 M., Pennsylvania Railroad, en 3 h. 1/2 à 6 h. — Cette ligne se détache à (25 M.) *Rochester* (v. ci-dessus) de celle pour Erie. — 48 M. *Wellsville*; 93 M. *Alliance* (p. 305); 124 M. *Hudson*. — 150 M. *Cleveland*, v. p. 309.

De Pittsburg à Wheeling, 68 M., Baltimore et Ohio R. R. en 2 h. 10 à 2 h. 3/4. — *Wheeling*, v. p. 308.

De Pittsburg à *Columbus* et à *Cincinnati*, v. p. 305; à *Chicago*, v. R. 43.

39. De Philadelphie à Baltimore.

V. la carte, p. 241.

96 M. Pennsylvania Railroad, en 2 à 3 h. 1/4 (prix, $ 2.80; wagon-salon, 50 c.). De New York (186 M.), en 4 h. 1/4 à 6 h. ($ 5.30). — La ligne du *Baltimore & Ohio Railroad* suit presque la même route (prix et durée du trajet comme ci-dessus).

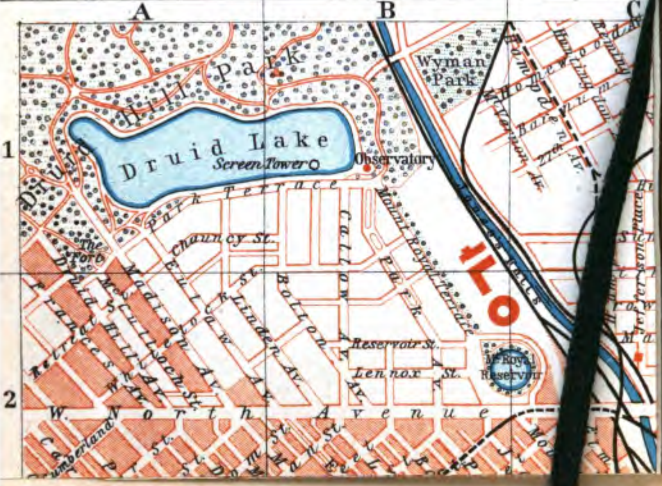
Philadelphie (Broad Str. Station), v. p. 242. Le train franchit le *Schuylkill* et court au S.-O., non loin de la rive O. du *Delaware*. 1 M. *West Philadelphie* (p. 254). A dr., l'Université de Pennsylvanie et les Blockley Almshouses (p. 254). — 13 M. 1/2 *Chester*, ville de 33988 hab., avec l'Académie militaire de Pennsylvanie, fut fondée en 1643 par les Suédois (p. 243). — Entre (17 M.) *Linwood* et (19 M.) *Claymont*, le train entre dans l'*Etat du Delaware* («Diamond State», c.-à-d. Etat Diamant, nom qu'il doit à la haute valeur qu'il a malgré son exiguité). Puis la ligne franchit le *Brandywine* (v. ci-dessous).

27 M. **Wilmington** (hôt.: *Clayton Ho.*, $ 2 1/2; *Wilmington*, $ 2 à 3 1/2), ville de 76508 hab., la plus importante de l'Etat du Delaware, non loin du Delaware River, et au confluent du Brandywine et de la *Christiana*, possède de grandes fabriques, surtout de fer (entre autres, les Diamond State Iron Works), de voitures, de wagons, de vaisseaux en fer et en bois (Harlan et Hollingsworth Shipyards), de poudre à canon, d'articles de maroquin et d'autre cuir et des filatures de coton (valeur des produits: $ 28372000, en 1900). L'édifice le plus intéressant de la ville est la vieille *église suédoise* (à dr. de l'entrée dans la gare), construite en 1698. Des Suédois débarquèrent ici en 1638 et fondèrent le premier établissement durable d'Européens dans la vallée du Delaware. La bibliothèque publique du *Wilmington Institute* renferme plus de 50000 vol.

Jolies promenades dans la **gorge du Brandywine*, arrangée en parc public. La *bataille du Brandywine*, dans laquelle Washington fut battu

Plus cher, la nuit.

7
Carroll Sta.
Falls
MIDDLE
BRANCH
SOUTH
BALTIMORE
Swan Park
8
A
B
C




3
4
Pressman St.
Patterson Av.
Penns
Winchester St.
Lafayette Square
Harlem Square
Franklin Square
Union Square
W. Baltimore
Baltimore Street
J. Hopkins Med. School
Johns Hopkins Hospital
Jackson Square
Observatory
Patterson Park
Eastern Av.
R.R. Work Shop
Sta.
Hudson
O'Donnell St.
La bataille du

le 11 sept. 1777 par les Anglais debarqués dans la Chesapeake Bay et renforcés de régiments allemands, eut lieu à env. 21 kil au N.-O.

De Wilmington à Cape Charles, 192 M., chemin de fer en 5 h. 1/2 Cette ligne, qui traverse l'étroite presqu'île à l'E. de la Chesapeake Bay, est suivie par les trains directs de New York à *Old Point Comfort* (v. p. 391; 10 h. 1/2 à 11 h.); elle apporte des fruits et des légumes aux villes du N. et traverse le district du Delaware renommé par ses pêches. Un tronçon de cette voie long de 145 kil. en ligne droite passe pour être la plus longue tangente des Etats-Unis. — 192 M. *Cape Charles;* bateaux à vapeur de là à (39 kil.) *Old Point Comfort* (p. 391) et à (58 kil.) *Norfolk* (p. 390).

39 M. *Newark*, qui possède le Delaware College (120 étudiants); le train croise ensuite la *Mason & Dixon's Line* (p. 272) et entre dans l'*Etat du Maryland* (p. 269). — 51 M. *North-East*, coup d'œil à g. sur la *baie de Chesapeake* (p. 286). — 59 M. *Perryville*, et à env. 4 M. au N.-O. de là (chemin de fer), *Port Deposit*, avec l'***Institut Jacob Tome**, maison d'éducation richement dotée, où l'on remarque surtout l'internat de garçons. — 61 M. *Havre-de-Grace*, le train franchit la large *Susquehanna*, qui se jette ici dans la baie de Chesapeake. Plus loin, la ligne franchit plusieurs bras de la baie.

96 M. *Baltimore* (Union Station), v. ci-dessous.

40. Baltimore.

Gares: *Union* ou *Charles Street Station* (pl. C D, 2-3; buffet), pour les lignes du Pennsylvania Railroad, qui passent sous la ville dans des tunnels et celles du West Maryland R. R.; *Camden Station* (pl. C 5-6; buffet), Camden Str., pour les lignes du Baltimore & Ohio R. R.; *Mt. Royal Station* (pl. C 3), au coin de Mt. Royal Av. et de Cathedral Str., aussi pour les lignes du Baltimore & Ohio R. R. et reliée à Camden Station par un tunnel long de 2413 m. desservi par des trains électr.; *Calvert Str. Station* (pl. D 4), pour le Northern Central et Baltimore & Potomac R. R.; *Hillen Str. Station* (pl. D 4), pour le West Maryland R. R.; *North Avenue Station* (pl. C 2), pour les lignes locales (Baltimore & Lehigh Valley R. R.). — *Fiacre* pour l'hôtel, 1 pers. 25 c.

Hôtels: **Belvedere* (pl. m; C 3), grande maison neuve, au coin des Charles et Chase Strs., dep. $ 2; **The Stafford* (pl. e; C 4), au coin des Charles et Madison Strs., ch. dep. $ 1 1/2; *St. James* (pl. c; C 4), au coin des Charles et Centre Strs., dep. $ 2 1/2; **Hotel Rennert* (pl. a; C 4), au coin des Saratoga et Liberty Strs., ch. dep. $ 1 1/2; **Altamont* (pl. b; B 3), bien situé sur l'Eutaw Place, avec vue, $ 2 1/2 à 4 1/2, ch. dep. $ 1; *Eutaw House* (pl. d; C 5), Eutaw Str., $ 2 1/2 à 5; *Albion* (pl. g; C 3), hôtel de famille, tranquille, $ 3 1/2 à 5; *The Studio* (pl. k; C 3), au coin de la Mt. Royal Av. et de Charles Str., ch. dep. $ 1 1/2. *Maltby* (pl. h; C 5), près du quai des bateaux à vapeur; *Imperial*, Monument Sq., en face de la poste (pl. D 5).

Restaurants: dans les *hôt. Belvedere*, *Stafford*, *Rennert* et *St. James*, v. ci-dessus; *Women's Exchange*, au coin des Charles et Pleasant Strs. (pour dames); *Crown Luncheon Room*, Lexington Str., fréquenté par les dames; *Fuchshœhle* (propr. O. Fuchs), West Lexington Str.: *Niederhœfer*, West Saratoga Str., 320; *Dutch Tea Room*, au coin des Charles et Saratoga Strs. — Huîtres (v. p. 282): chez *Kelly's*, North Eutaw Str. 9.

Tramways électr. (5 c.): dans les rues principales.

Fiacres. A l'intérieur du district limité par le Broadway, North Av., Pennsylvania Av., Fremont Str., Arlington Av., Cross Str. et le port, 1 pers. 25 c.; à l'*heure*, 1 h. 75 c. Au Druid Hill Park, 1 à 2 pers. $ 1 1/2, 3 à 4 pers. $ 2. *Hacks* (voitures à 2 chev.), 1 pers. 50 à 75 c., chaque pers. de plus, 25 c.; 1 h. $ 1 1/2. Plus cher, la nuit.

Bateaux à vapeur: pour *Bremerhaven* (Lloyd de l'Allemagne du N.; agence, A. Schumacher & Co., South Gay Str., 5), t. l. jeudis; pour *Hambourg* (ligne de Hambourg-Amérique), 2 à 4 fois par mois; pour *Boston*, *Philadelphie*, etc. V. aussi p. 286.

Théâtres: *Academy of Music* (pl. C 4); *Maryland Theatre* (pl. C. 4), Franklin Str., entre les Eutaw et Howard Strs.; *Ford's Grand Opera House* (pl. C 5); *Lyceum* (pl. C 3); *Holliday Street Theatre* (pl. D 5); *The Lyric* (pl. C 3), en face de la Mt. Royal Station (concerts et réunions publiques), etc.

Poste (*Post Office;* pl. P. O., D 5), Monument Sq.

Consuls: de France, M. *Léonce Rabillou* (agent cons.); de Belgique, M. *A. F. Leftwich;* d'Italie, M. *Prospero Schiaffino;* des Pays-Bas, M. *Claas Vocke*, South Charles Str., 218; de Russie, M. *Charles Nitze*, South Str., 11.

Baltimore (pron. bôl- avec l'o ouvert), la «Monumental City», la plus grande ville du Maryland et l'un des ports les plus importants des Etats-Unis, occupe un site magnifique sur la large embouchure du *Patapsco,* qui forme un excellent port naturel aux nombreuses ramifications, à 22 kil. de la *baie de Chesapeake* (p. 286) et à 272 kil. de l'Océan Atlantique. La ville est bien construite et divisée en deux parties presque égales par le ruisseau dit *Jones Falls,* vers les bords duquel le terrain s'abaisse rapidement des deux côtés. En 1900, Baltimore comptait 508957 hab., dont 60000 Allemands, 79258 pers. de couleur et beaucoup de catholiques. L'archevêque catholique de Baltimore (le cardinal Gibbons) est le primat des Etats-Unis de l'Amérique du Nord.

Baltimore, fondée en 1729, dut son nom à lord Baltimore, auquel Charles Ier d'Angleterre avait donné en fief la colonie de Maryland (p. LIV). En 1780, elle devint un port d'importation et fut élevée au rang de cité en 1796. Sa population s'accrut rapidement après la guerre de Sécession; en 1814, dans la guerre avec les Anglais, la ville résista victorieusement à une attaque combinée par terre et par mer. Baltimore comptait env. 200 hab. en 1752; 13503 en 1790; 46555 en 1810; 80625 en 1830; 169054 en 1850; 267354 en 1870; 332313 en 1880, et 434439 en 1890. En 1793 elle s'accrut de 3000 Français bannis de Haïti. — Le dim. 7 févr. 1904, le quartier d'affaires de la ville fut ravagé par un incendie formidable. On évalue le dommage causé à env. 60 millions de doll., mais il n'y eut pas de perte d'homme à déplorer. Le théâtre de l'incendie, comprenant quatre-vingts blocs de maisons (env. 60 hect.), est indiqué sur notre plan (C D 5) par une ligne de démarcation bleue. On travaille déjà énergiquement à la reconstruction de ce quartier, dont on élargit les rues.

La valeur totale des produits manufacturés à Baltimore en 1900 s'est élevée à $ 161250000. Il y a 79000 ouvriers. La ville est le centre de l'industrie des conserves américaines (50000000 de boîtes ou «cans» par année), dont la matière est fournie par les fameuses huîtres de la Chesapeake et par les fruits qui croissent sur ses bords. On y fabrique aussi du fer, de l'acier et du cuivre; les aciéries de Bessemer à *Sparrow's Point* (à 9 M. de Baltimore) peuvent livrer 2000 tonnes par jour. Les filatures de toile à voiles de Baltimore et des environs comptent 150000 bobines, et 6000 ouvriers; elles fournissent les trois-quarts de la toile à voiles fabriquée aux Etats-Unis. La fabrication des briques y est aussi fort importante (150 millions de briques par année). Baltimore est avec New York le marché aux grains le plus important de la côte atlantique; il a exporté 17 millions d'hectolitres de blé en 1900. La valeur des produits exportés de Baltimore en 1903 a atteint le chiffre de $ 84347278. En 1903, 1468 vaisseaux avec un jaugeage total de 2795962 tonnes ont abordé et quitté son port (sans compter 3776 côtiers).

Pour visiter la ville, on part du MT. VERNON PLACE (pl. C 4), petite place avec de jolis jardins, au centre duquel s'élève le

Washington Monument (pl. C 4), colonne de marbre haute de 40 m., surmontée d'une statue colossale de Washington, reposant sur un piédestal haut de 10 m. La *vue du sommet (qu'on peut visiter de 9 h. à 5 h.; 15 c.) permettra de s'orienter facilement dans la ville.

La colonne s'élève au point d'intersection de Charles Str. (p. 284) qui court du N. au S. et de Monument Str. qui se dirige de l'E. à l'O. Le port s'étend au S. L'édifice gris foncé au N.-E, au delà de la voie, est la prison (Jail). A dr., l'hôpital dit Johns Hopkins Hospital (p. 285).

Le square renferme encore: des figures de bronze représentant la Paix et la Guerre, la Force et la Loi, ainsi qu'un Lion par *Barye* p. 284); une statue du juge Taney (p. 287), par *Rinehart* (v. ci-dessous); une statue de Peabody (v. ci-dessous), par *Story* (réplique de celle de Londres); une statue de John Eager Howard, par *Frémiet*, et une figure de la Bravoure, par *Dubois*.

A l'angle N.-E. du square, la jolie *Mt. Vernon Methodist Episcopal Church* (pl. C 4). A l'angle S.-E., le ***Peabody Institute,** établissement fondé par *G. Peabody* (p. 112) pour l'encouragement des sciences et des arts.

La *bibliothèque* (ouverte de 9 h. du m. à 10 h. 1/2 du soir), au rez-de-chaussée, renferme 144800 vol. de choix; il y a une grande et belle salle de lecture.

La galerie des Beaux-Arts (*Art Gallery;* entrée de 9 h. à 4 h.) contient des collections de plâtres, de tableaux américains, etc. La **Rinehart Collection* se compose de plâtres (nos. 116-139, 163-182) des œuvres du sculpteur *William H. Rinehart* (1825-1874), originaire du Maryland. Le no. 106 (Clytia) est une œuvre originale du maître.

L'Institut comprend aussi un *conservatoire de musique.*

Du côté S. du square (no. 5), la maison de *Mr. Henry Walters,* avec la ***Walters Collection,** une des plus précieuses collections privées des Etats-Unis (ouverte au public en févr. et en mars le mercr. de 11 h. à 4 h., en avril les mercr. et sam. de 11 h. à 5 h.; cartes d'entrée, 50 c., au profit des pauvres, aux hôtels: Stafford, Belvedere et Rennert, aux bureaux dits Albough's Ticket Office, Charles Str. et aussi à Washington, Pennsylvania Av., 1113). On doit construire derrière la maison un nouvel édifice pour les collections.

La galerie de peinture (250 tableaux), dans une belle salle à jour d'en haut, se compose surtout de chefs-d'œuvre choisis de peintres français modernes. On remarquera entre autres: 8, *Charles Gleyre* (1804-1874), les Illusions perdues (réplique de celui du Louvre); 12 *Alma Tadema*, le Triomphe de Titus; *13, *J.-B. Corot* (1796-1875), St Sébastien (grande toile, 2 m. 40×1 m. 20); 19, *Briton Rivière*, la Veille (en Syrie); 24, *Gilbert Stuart*, George Washington; *32, *Alma Tadema*, Sapho; *46, *Mariano Fortuny*, Un charmeur de serpents aux Indes; *48, *H. Leys*, l'Edit de Charles V.; *58, *C. Troyon*, Vaches à l'abreuvoir; *60, *Millet*, la Récolte des pommes de terre; 63, *Gérôme*, Martyrs chrétiens dans l'arène; *74, *Eug. Delacroix*, Crucifiement; *85, *Paul Delaroche*, l'Hémicycle, réduction originale de la toile de l'école des Beaux-Arts à Paris, une apothéose des beaux-arts, avec des portraits d'artistes célèbres de t. l. peuples, etc.; 86, *E. van Marcke*, Avant l'orage; 92, *J.-J. Henner*, Nymphe; 101, *Horace Vernet*, Brigands italiens surpris par les troupes papales; *103, *Théodore Rousseau*, Le Givre; *109, *Gérôme*, le Duel après le bal masqué; 111, *Meissonier*, le Troupier joyeux; 118, *Alma Tadema*, l'Empereur Claude; 119, *A. de Neuville*, Attaque au point du jour; 135, *Jules Dupré*, Couchant de soleil; 136, *Jules Breton*,

le Déclin du jour; *141, *Millet*, le Bercail; 145, *Eug. Delacroix*, Jésus sur le lac de Génésareth; *154, *Meissonier*, «1814» (Napoléon à la retraite de Russie); 157, *Turner*, le Grand Canal, à Venise.

Aquarelles, Dessins, etc. (dans des cabinets): *Millet*, *200, l'Angélus (dessin original de la célèbre toile), 201, Un berger au bercail; 208, *Rosa Bonheur*, Taureaux andalous; 209, *E. Detaille*, Prêts à marcher; 212-217, Aquarelles de *Felix Ziem*; 221, *Meissonier*, la Cour de l'atelier du peintre; 224, *Rosa Bonheur*, Conversation; *226, *Millet*, le Semeur; 236, *O. Achenbach*, le Pausilippe; 238, *Fréd. Walker*, Marché au poisson; 248, *Alex. Bida*, Fanatiques religieux; *Alma Tadema*, 245, Entre Vénus et Bacchus, 246, Xanthe et Phaon; 248, *Millet*, Bergère; 250, *Meissonier*, Portraits de l'artiste.

Salon: *300, *W. H. Rinehart* (p. 283), la Samaritaine; *E.-D. Palmer*, 301, Premier désappointement; 302, Flore.

La Salle orientale renferme une précieuse *collection de bronzes japonais et chinois, d'émaux, de porcelaines, de tableaux et de travaux sur ivoire.

Une chambre au premier étage (qu'on ne peut pas toujours visiter) renferme la plus grande collection de bronzes et de dessins d'*A.-L. Barye* (1796-1875).

Les autres trésors de la collection, qui se trouvent parfois dans des cabinets fermés au public, se composent de meubles rares, de porcelaines et d'ouvrages en métal européens, de mosaïques, d'émaux de Limoges et d'autres menus objets d'art de toute sorte.

Charles Street (pl. C 1-8) conduit du Washington Monument au N. à l'*Union Station* (pl. CD 2-3; p. 281), près de laquelle se trouve au N.-O. la *Mt. Royal Station* (p. 281). Au S. du monument de Washington, l'église dite *First Unitarian Church* (pl. C 4) et la façade postérieure de la *cathédrale catholique* (pl. C 4), avec un dôme haut de 38 m. et quelques bons tableaux. A côté, le palais archiépiscopal (v. p. 282).

Dans West Mulberry Str., non loin à l'O. de la cathédrale, l'***Enoch Pratt Free Library** (pl. C 4), bibliothèque publique avec 216779 volumes. — Au coin des Cathedral et Mulberry Strs., le *Calvert Hall College* (pl. C 4).

Au coin des Charles et Saratoga Strs., à dr., l'*Association chrétienne de Jeunes gens* (pl. Y. M. C. A., C 4; v. p. 36); en face, la *New Mercantile Library* (bibliothèque commerciale, 74500 vol.).

Dans East Saratoga Str., l'**Athenaeum** (pl. D 4), avec la *Maryland Historical Society* (entrée, t. l. j. de 10 h. à 4 h.), renfermant une bibliothèque de 40000 vol., d'intéressants portraits et des souvenirs historiques.

Dans le cimetière de la *Westminster Presbyterian Church* (église presbytérienne; pl. C 5), West Fayette Str., le tombeau du poète *E. A. Poe* (p. 50) avec un petit monument. — Non loin au S. de là, au coin des Lombard et Greene Strs., l'**Université du Maryland** (pl. C 5).

Le marché dit **Lexington Market** (pl. C 5), W. Lexington Str., mérite une visite pour son riche assortiment de fruits du Sud et ses autres produits (surtout les mardi et vendr. matin et le sam. après midi).

Charles Str. passe plus loin (à g.) au *temple des Francs-Maçons* (Masonic Temple; pl. C 4-5), où commence le quartier ravagé par l'incendie (v. p. 282), croise Baltimore Street (pl. A-G 5), une des principales artères du commerce de la ville, et se prolonge à travers les quartiers S. jusqu'au Patapsco.

East Fayette Str. se détache à g. et mène au **palais de Justice** (*Court House*; pl. D 5), bel édifice en marbre blanc, et à la *poste* (p. 282). Entre ces deux constructions, le *monument des Guerriers* (Battle Monument), érigé en 1815 en souvenir des combats de 1814.

A l'E., l'***hôtel de ville** (City Hall), bel édifice, surmonté d'un dôme haut de 79 m. (ouvert de 9 h. à 3 h.; vue). Ces trois grands bâtiments, qui se trouvent dans le quartier incendié en 1904, ont pourtant échappé aux flammes. Le *Federal Building,* en construction sur l'emplacement de l'anc. douane (Custom House; pl. D 5), a beaucoup souffert. Plus loin à l'E., au-delà du Jones Falls (p. 282), le *Merchants' Shot Tower* (Tour de la Mitraille; pl. D 5), une curieuse tour semblable à une cheminée, datant de 1828 et haute de 75 m.

Non loin à l'O. de Mt. Vernon Place, entre les Howard et Eutaw Strs., se trouvent les bâtiments sans prétention de l'***Université** (*Johns Hopkins University*; pl. C 4).

Cette université, fondée en 1876 avec un capital de 3 millions 1/2 de doll., légué par *Johns Hopkins* (m. 1873), un négociant de Baltimore, a surtout pour but de développer la culture scientifique des personnes qui ont achevé leurs études universitaires. Elle compte actuellement 695 étudiants, dont environ les trois cinquièmes sont des gradués d'autres collèges et universités. L'université possède des laboratoires et d'autres institutions splendidement organisés, ainsi qu'une bibliothèque de 108000 vol.

Le ***Johns Hopkins Hospital** (pl. F 4; tramway par Centre Str.), ouvert en 1889 et parfaitement organisé, doit également sa création à la libéralité de Mr. J. Hopkins (v. ci-dessus), qui légua 3 millions et 1/2 de doll. pour cette fondation.

On remarque entre autres ÉTABLISSEMENTS DE BIENFAISANCE de Baltimore: la *maison de charité* (Bay View Asylum ou City Alms House); l'*asile des Aveugles* (State Blind Asylum, pl. D 2); la *Children's Aid Society* (pour les enfants; pl. D 4); le *City Hospital* (pl. D 4); le *Church Home*, le *St. Joseph Hospital*, et d'autres établissements catholiques, et le **Wilson Sanitarium*, à 8 kil. de Baltimore, station climatique d'été pour les enfants malades et leurs mères. Sur la route du Johns Hopkins Hospital, le *Wells & McComas Monument* (pl. E 4), érigé en souvenir de deux jeunes soldats, qui tuèrent le général Ross, commandeur anglais, mais qui furent à leur tour mis à mort immédiatement après, à la bataille de North Point, le 12 sept. 1814 (v. p. 282).

Baltimore possède d'excellents établissements d'instruction supérieure pour les femmes, entre autres: le **Woman's College* (pl. D 1-2), ouvert en 1888, et la **Bryn Mawr School* (pl. C 3), construite par H. R. Marshall. Non loin au S.-O. de cette école, l'*arsenal et la salle de manœuvre* (Armory) du 5e régiment. — La **First Presbyterian Church* (pl. C 4), Park Str., est une belle église gothique avec un clocher haut de 76 m. — Au coin de Robert Str. et de la Madison Av. (pl. B 2), et au coin de l'Eutaw Place et de Lanvale Str. (pl. B 3), deux belles *synagogues*.

Le ***Druid Hill Park** (pl. A B 1) est l'orgueil des habitants de Baltimore; c'est un parc d'une superficie de 275 hect., qui a été propriété privée pendant un siècle, avant d'échoir à la ville. Tramway pour l'*entrée principale* du parc, par la Madison Av. ou bien par la Druid Hill Av. On s'y rend en voiture par le beau boulevard dit *Eutaw Place* (pl. A B 2-3). Ses hauteurs offrent des échappées charmantes. Le *Druid Lake,* lac long de près de 1 kil., est un des réservoirs de la conduite d'eau de la ville. La vieille *Mansion House*

renferme un restaur.; immédiatement à côté, un petit jardin zoologique. Ce parc est orné de monuments de Washington, de Christophe Colomb, de William Wallace (m. 1305; réplique de la statue de Stirling en Ecosse), le patriote écossais et d'E. A. Poe (p. 50), par José de Charmay. — Le CLIFTON PARK (pl. G 1), dans la partie N.-E. de la ville, contient l'ancienne maison de Johns Hopkins (p. 285). — Dans le PATTERSON PARK (pl. G 5), à l'E. de la ville, se voient encore des remparts de terre construits pour défendre Baltimore contre les Anglais en 1814 (p. 282). — Dans le cimetière dit *Greenmount Cemetery* (pl. D E 2-3), les tombeaux d'Elisabeth Bonaparte, née Patterson (m. 1879; première femme de Jérôme Bonaparte, frère de Napoléon Ier), de l'acteur Junius Brutus Booth (m. 1852), de Johns Hopkins (p. 285), etc. — Le *Federal Hill Square* (27 m.; pl. D 6), à South Baltimore, offre la meilleure vue de la ville du côté de la mer.

Le ***port** a un bassin (basin) intérieur qui pénètre jusqu'au cœur de la ville. Le *Fort Mc Henry* (pl. G 8) en commande l'entrée.

Excursions de Baltimore *(v. la carte, p. 241).*

La baie de Chesapeake (pron. tchesséрique) est longue de 300 kil. du N. au S. et large de 6 à 60 kil. Elle reçoit à son extrémité N. les eaux de la Susquehanna, à l'O. celles du Patapsco, du Potomac, du Rappahannock, du York et du James, à l'E. celles du Chester, du Choptank et du Nanticoke. Les rives en sont plates; celle de l'E. est marécageuse et malsaine en été. La baie est navigable aux plus grands paquebots et c'est le centre de la pêche des huîtres. Son gibier (canards américains, etc.), ainsi que ses poissons et ses tortues bourbeuses ou émydes (terrapins) sont renommés. Il y a sur la rive O. différentes stations fréquentées en été, comme *Bay Ridge* (50 kil.), avec de bons hôtels et des auberges. *Tolchester Beach* (40 kil.) se trouve sur la rive E. En été, les bateaux à vap. desservent régulièrement les différents points de la côte (v. les journaux) et l'on recommande de faire sur l'un d'eux une excursion d'un jour. Bateaux à vap. de la Chesapeake pour *Washington*, v. R. 41 *C*; puis pour *Annapolis* (p. 287), *Old Point Comfort* (p. 391), *Norfolk* (p. 390), etc.

On visite beaucoup le *lac Roland* (68 m.), à 13 kil. au N. (ligne du Northern Central R. R.), et le *Gunpowder River*, deux réservoirs qui alimentent la conduite d'eau de Baltimore. — A 15 M. à l'O. de Baltimore, sur le Baltimore & Ohio R. R., *Ellicott*, avec le grand *Maryland Hotel Sanitarium*, établissement hydrothérapique (bureau à Baltimore, Madison Av., 1221).

Autres excursions: dans les *Montagnes Bleues* (v. ci-dessous), à *Gettysburg* (p. 272), à *Harper's Ferry* (p. 307), à *Washington* (R. 41), à la *vallée de la Shenandoah* (p. 404), etc.

DE BALTIMORE À CHERRY RUN, 106 M., Western Maryland Railroad (Hillen Str. ou Union Station), en 4 h. 1/4 à 5 h. (aller et retour pour Blue Mt. House ou Gettysburg, $ 3.60). Cette ligne conduit au N.-O. à différents points très fréquentés dans les *Montagnes Bleues* (Blue Ridge Mts.) et à *Gettysburg*. — 8 M. *Mt. Hope*, avec un grand asile d'Aliénés; 12 M. *Mt. Wilson*, où se trouve le Sanitarium (v. p. 285); 20 M. *Emory Grove*, embranch. sur (51 M.) *Gettysburg* (p. 272); 34 M. *Westminster* (213 m.); 49 M. *Bruceville* (126 m.), embranch. sur (17 M.) *Frederick* (p. 306). — 69 M. *Blue Ridge* (419 m.), où la ligne atteint la croupe des Montagnes Bleues, est la station pour *Monterey Springs* (Hotel, $ 2 1/2). — 70 M. 1/2 *Buena Vista*; tramway pour le (2 M.) *Buena Vista Spring Hotel*. — 71 M. **Pen-Mar** (396 m.; hôt.: *Pen-Mar Ho.*, *Washington Cliff Ho.*, *Mt. Royal Inn*, $ 2; *Imperial*, $ 1 1/2 à 2), qui doit son nom à sa situation sur la frontière de la Pen(nsylvanie)

et du Mar(yland), est un des points les plus fréquentés des Montagnes Bleues. Du (3 kil.) **High Rock* (600 m.), belle vue sur les vallées de Cumberland et de la Shenandoah; du **Mt. Quirauk* (762 m.), la vue est plus étendue. — 72 M. **Blue Mountain House* ($ 3 à 3½), grand et excellent hôtel, est peut-être le lieu le plus convenable pour un court séjour. — 75 M. *Edgemont*, point de jonction du Cumberland Valley R. R. pour *Chambersburg* (p. 273). — 87 M. *Hagerstown* (p. 269). — 93 M. *Williamsport* (p. 265). — 106 M. *Cherry Run.*

De Baltimore à Harrisburg, 85 M., Northern Central R. R., en 2 h. ½ à 3 h. ½. — 7 M. *Hollins*; 46 M. *Hanover Junction*; 57 M. *York*; 83 M. *Bridgeport.* — 85 M. *Harrisburg* (p. 269).

De Baltimore à Annapolis, 26 M., *Annapolis & Baltimore Short Line* en 1 h. (aller et retour, $ 1.25, le sam., 80 c.). — La ligne d'Annapolis longe la côte O. de la *Chesapeake*, dont elle franchit différents bras. Stations intermédiaires sans importance. — Annapolis est aussi sur la ligne du B. & O. R. R. (38 M.; 1 h. à 1 h. ¼), qui passe par Annapolis Junction, et sur celle du Penn. R. R. (33 M.; aller et retour, $ 1½), avec changement de voit. à Odenton ou à Annapolis Junction.

26 M. **Annapolis** (hôt.: *Carvel Hall*, dep. $ 3; *The Maryland*, $ 2½; pension, même pour une nuit, chez *Miss Buchanan*, Maryland Av., au coin de Harrison Str., $ 2, et chez *Mrs. Handy* et *Mrs. Inglehart*, Church Circle), ville de 8525 hab., la paisible capitale du Maryland fondée en 1649, dans un site riant, à 3 kil. de l'embouchure du *Severn* qui s'y jette dans la baie de Chesapeake, fait un important commerce d'huîtres. Presque au centre de la ville, le *palais de l'Etat* (State House), avec un dôme haut de 60 m. (*vue; s'adresser au portier) et la *salle du Sénat* (Senate Room), où Washington déposa ses pleins pouvoirs sur l'armée de l'Union en 1783 et où se tint en 1786 la première assemblée constitutionnelle (Convention). La bibliothèque comprend env. 75000 vol. Devant le palais, une statue colossale du juge *Taney* (1777-1864), par Rinehart; à g., une statue du général *de Kalb* (1721-1780). Quelques-unes des vieilles maisons et des églises de l'époque coloniale sont intéressantes, p. ex. la prétendue *Richard Carvel House* et l'*église Ste-Anne*, enguirlandée de pampres, en face de la *poste.* George Washington a logé à plusieurs reprises à l'*Old City Hotel* (s'adresser au portier). — Annapolis possède l'*Académie de Marine (*United States Naval Academy*), institution fondée en 1845 et destinée à former des officiers de marine, comme celle de West Point (p. 179) forme ceux de l'armée de terre. Les cadets (env. 330) sont choisis de la même manière que ceux de West Point (v. p. 179). Le cours d'instruction comprend quatre années à l'Académie et deux sur mer. Les visiteurs remarqueront surtout: les vieux navires; l'ancien *Fort Severn*, transformé en école de gymnastique; le *hangar aux bateaux*, avec sa salle de bal décorée d'agrès; le *Seamanship House*, avec une collection de modèles; le *Steam House*, où l'on enseigne tout ce qui concerne les bateaux à vapeur; l'*arsenal* (Armory), le *Ship House* et les *Cadet Quarters*, un immense édifice de granit. Les exercices et les leçons d'escrime commencent après la clôture des classes, à 4 h. de l'après-midi.

41. De Baltimore à Washington.

V. la carte, p. 241.

A. Par le Philadelphia, Baltimore & Washington Railroad.

43 M. Chemin de fer, en 1 h. à 1 h. ¾ ($ 1.20; wagon-salon, 25 c.). Cette ligne forme une partie de celle du Pennsylvania R. R. de New York à Washington (228 M.; express, en 5 h. à 6 h.; prix, $ 6.50; wagon-lit, $ 2, wagon-salon, $ 1.25).

La ligne part des gares dites *Calvert* et *Union Stations* (v. p. 281) et passe sous les quartiers du N.-O. dans un tunnel long de

2 kil. Contrée plate et uniforme. — 19 M. *Odenton;* embranch. sur (14 M.) *Annapolis* (p. 287) et (18 M.) *Bay Ridge* (p. 286). — 40 M. 1/2 *Navy Yard* (p. 302). En deçà de Washington, un tunnel long de 270 m. A dr., beau coup d'œil sur le Capitole.

43 M. *Washington,* v. ci-dessous.

B. Par le Baltimore & Ohio Railroad («Royal Blue Line»).

40 M. Chemin de fer, en 3/4 d'h. à 1 h. 3/4 (prix comme R. 41 *A*; express de New York, en 5 h. à 5 1/2).

Baltimore, v. p. 281. — 9 M. *Relay Station;* la ligne passe le *Patapsco* sur le beau *Washington Viaduct*, le plus vieux pont de chemin de fer construit en pierre aux Etats-Unis. — 18 M. *Annapolis Junction*; embranch. sur (20 M.) *Annapolis* (p. 287). — 34 M. *Hyattsville.*

40 M. *Washington,* v. ci-dessous.

C. En bateau à vapeur.

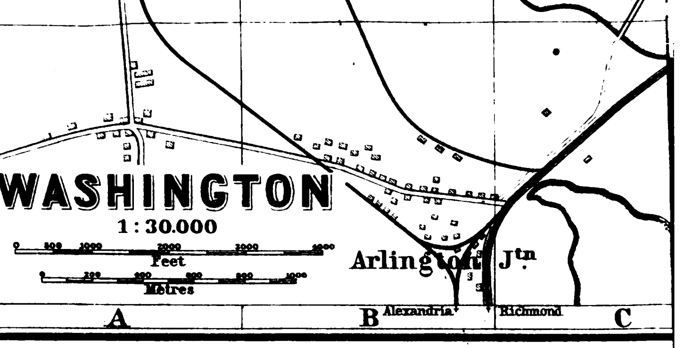
Les bateaux de la Weams Steamboat Co. partent de Baltimore (pier 9, Light Str.; pl. D5) les mardi, jeudi et sam. à 5 h. de l'après-midi pour arriver à Washington (7th Str. Warf; pl. E5) les mercr., vendr. et dim. à 11 h. du s. Prix, $2; salon (stateroom), $ 1 1/2 à 2 1/2; chaque repas, 50 c. Il vaut mieux faire le trajet en sens inverse, parce qu'alors on passe de jour aux endroits présentant un intérêt historique.

Les bateaux, qui desservent plusieurs petites stations, marchent au S. dans la baie de Chesapeake (p. 286) et contournent ensuite le promontoire dit *Point Lookout* (à dr.) pour entrer dans le *Potomac* (p. 289). Stations sur ce fleuve: à dr. *St. Mary's City,* où Léonard Calvert, le premier gouverneur du Maryland, aborda en 1634; à g. *Wakefield,* patrie de George Washington, avec un monument érigé en 1897; à g. *Mathias Point,* place très fortifiée par les Confédérés durant la guerre de Sécession; *Indian Head,* avec une belle place de tir pour l'artillerie; *Mount Vernon* (p. 304) et *Alexandria* (p. 304). — *Washington,* v. ci-dessous.

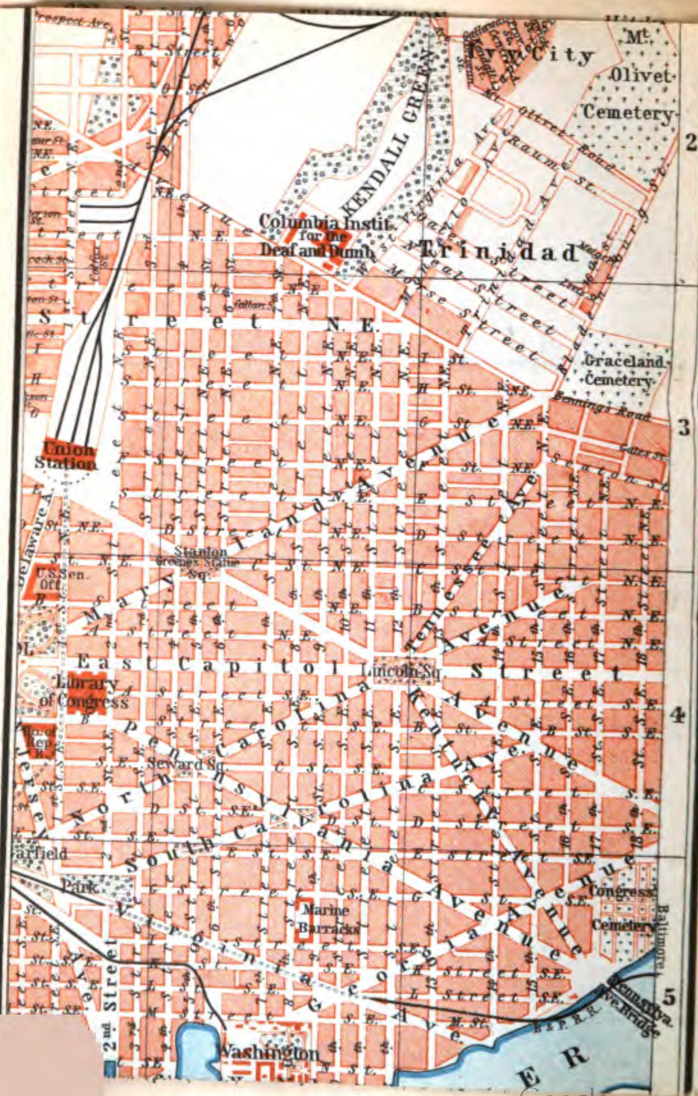
42. Washington.

Gares: ***Pennsylvania** (Baltimore & Potomac) **Depot*** (pl. E4; buffet), au coin des Sixth et B Strs.; ***Baltimore & Ohio Depot*** (pl. F3), au coin de la New Jersey Av. et de C Str. — On projette de construire une gare centrale (Union Station) gigantesque, ainsi que des tunnels pour les tronçons desservant l'intérieur de la ville. — *Omnibus* des hôtels, aux principaux trains (25 c.). *Fiacre*, dans le rayon de la ville, 1 pers. 25 à 35 c. (v. p. 289).

Hôtels. **New Willard* (pl. e; D3), au coin de la Pennsylvania Av. et de 14th Str., avec jardin d'hiver et restaur., ch. dep. $2; ***Arlington*** (pl. a; D3), Vermont Av., $5; *Shoreham* (pl. b; D3), 15th Str., dep. $5, ch. dep. $2; *Gordon* (pl. c; C3), 16th Str., 916, $4 à 5, ch. dep. $1; ***Normandie*** (pl. d; D3), McPherson Sq., dep. $4, ch. $1 à 3; ***The Cochran*** (pl. s; D3), 14th et K Strs., dep. $4; *The Raleigh* (pl. r; D3), au coin de la Pennsylvania Av. et de 12th Str., ch. dep. $ 1 1/2, fréquenté par les commerçants; ***The Cairo*** (pl. p; C2), Q Str. N.W., $ 3 1/2; *Ebbitt Ho.* (pl. f; D3), F Str., près de 14th Str., $4; *Riggs Ho.* (pl. g; D3), au coin des G et 15th Strs., $3 à 5; *Metropolitan* (pl. i; E4), Pennsylvania Av., $ 2 1/2 à 4, ces trois vieilles


WASHINGTON
1 : 30.000
Feet
Mètres
Arlington Jtn
Alexandria
Richmond
A
B
C


A
B
C
Zoological Park
Naval Observatory
Mass. Ave. Extension
Observatory Circle
W Street
U Street
T Street
Cemetery
Calvert Street
Connecticut Ave. Ext.
Rock Creek
Road
Wyoming Ave
California St
McClellan



Prospect Ave.
Ivy City
Mt. Olivet Cemetery
KENDALL GREEN
Columbia Instit. for the Deaf and Dumb
Trinidad
Graceland Cemetery
Benning's Road
Union Station
Stanton Sq.
Greene's Statue
U.S. Sen. Off. B.
East Capitol Street
Library of Congress
Ho. of Rep. B.
Lincoln Sq.
Seward Sq.
Maryland Avenue
Massachusetts Avenue
Tennessee Ave.
Kentucky Ave.
North Carolina Ave.
South Carolina Ave.
Pennsylvania Avenue
Virginia Ave.
Georgia Avenue
Delaware Ave.
New Jersey Ave.
Garfield Park
Marine Barracks
Congress. Cemetery
Washington
Pennsylva. Ave. Bridge
B. & P. R. R.
Baltimore
2
3
4
5

maisons à l'américaine bien connues sont fréquentées par les députés : *Colonial* (autrefois *Wormley's*; pl. h; D 3), au coin des H et 15th Strs., $ 2½ à 4; *Barton's* (autrefois *Welcker's*; pl. k; D 3), 15th Str., dep. $ 3, ch. dep. $ 1½ (fréquenté par les sportmen); **The Grafton* (pl. q; C 2), Connecticut Av., entre les L et M Strs., dep. $ 3, paisible; *The Regent* (pl. m; D 3), au coin de la Pennsylvania Av. et de 15th Str., $ 3, ch. dep. $ 1; *Driscoll* (pl. l; F 4), B Str., au coin de 1st Str., dep. $ 3, ch. dep. $ 1½; *National* (pl. n; E 4), Penn Av., $ 2½ à 4, ch. dep. $ 1; *Bancroft* (pl. t; C 3), 18th et H Strs., $ 2½ à 3½; *Dewey* (pl. v; D 3), L Str., dep. $ 3½; *Richmond* (pl. u; C 3), 17th et H Strs., $ 4; *St. James* (pl. o; E 4), au coin de la Pennsylvania Av. et de 6th Str., ch. dep. $ 1; *La Fetra's Temperance Hotel* (pl. x; D 3), au coin des G et 11 th Strs., modeste, $ 1½ à 2; ch. dep. $1. — *Hôtels de famille* et *pensions* ($ 10 à 20 par sem.) en grand nombre.

Restaurants: dans les hôtels **Willard*, **Shoreham*, *Raleigh* et autres à l'européenne, v. p. 288; **Harvey*, Pennsylvania Av., 1016 (huîtres, etc.); *Losekam*, F Str., 1325; *Hancock*, Pennsylvania Av., 1234, petit local dans le vieux genre avec souvenirs historiques (pour hommes seuls); *Capitol Restaurants*, v. p. 292, 293; *Fussell*, New York Av., 1425 (glaces, ice-cream, etc.); *La Fetra's Luncheon Rooms*, v. ci-dessus (fréquenté par les dames); *Fritz Reuter's Rathskeller*, au coin des 8th et E Strs. N. W.; *Gerstenberg*, Pennsylvania Av.

Tramways électriques et Omnibus (« *Herdics* ») dans la plupart des rues importantes.

Fiacres *(Hansoms)*. Pour 15 squares (blocs de maisons), 1 pers. 25 c.; tous les 5 squares de plus, 10 c.; la nuit (de 12 h. 30 à 5 h. du m.), 40 et 15 c.; à l'*heure*, 1 à 2 pers. 75 c.; chaque ¼ d'h. de plus, 20 c.; 3 à 4 pers., $ 1 à 25 c.; la nuit, $ 1., 25 c., $ 1¼, 35 c. A 2 chev. *(Hacks)*, 1 à 4 pers., 1 h. $ 1½; chaque ¼ d'h. de plus, 25 c. A *Arlington*, $ 5; au *Soldiers' Home*, $ 5; aux *chutes du Potomac*, $ 20.

Bateaux à vapeur: t. l. jours, du 7th Str. Wharf (débarcadère; pl. E 5) à *Old Point Comfort* et *Norfolk* (v. p. 304), à *Mt. Vernon* (v. p 304) et autres ports riverains; 3 fois par sem. à *Baltimore* (v. R. 41 *C*); puis (avec des heures de départ différentes; v. les journaux), à *Philadelphie* (p. 242), à *New York* (p. 5), à *Boston* (p. 86), etc. Bateaux-bacs du 7th Str. Wharf à *Alexandria* (p. 304; 15 c.), toutes les heures.

Lieux de divertissement: *New National Theatre* (pl. D 3), E Str.; *Columbia* (pl. D 3), F Str.; *Lafayette Theatre* (pl. D 3), Lafayette Sq.; *Academy of Music*, au coin des D et 9th Strs. (pl. E 3); *Chase's New Grand Theatre* (pl. D 3), Pennsylvania Av., 1824, pour vaudevilles de bon ton (polite vaudeville); *Empire* (pl. D E 4), 9th Str.; prix de 10 à 50 c.

Galeries des beaux-arts: *Corcoran Gallery*, v. p. 299; *Waggaman Gallery* (le jeudi, de févr. à avril, de 11 h. à 4 h.; entrée, 50 c., au profit d'œuvres de bienfaisance; pour les billets, s'adresser Pennsylvania Av., 1113; entrée gratuite, le dim. apr. midi), v. p. 303.

Clubs: *Metropolitan* (pl. C 3); *Army & Navy*, I Str., 1622; *Cosmos* (scientifique; pl. D 3); *University; Columbia Athletic*, avec une belle salle de gymnastique, etc.; *Gridiron Club; Washington*, I Str., 1710, pour dames.

Poste. *General Post Office* (pl. O., D 3), Pennsylvania Av., entre les 11th et 12th Strs.

Ambassadeurs: de France, M. *J. Jusserand*, Rhode Island Av., 1640; de Belgique, M. le baron *Moncheur;* d'Italie, M. *E. Nob. Mayor des Planches;* d'Espagne, M. *E. de Ojeda;* de Russie, M. le comte *Cassini;* de Suisse, M. *F.-H. du Martheray.*

On trouvera les adresses officielles et divers renseignements dans le *Congressional Directory* (35 c).

Course d'orientation en ville, avec les *voitures d'observation* de la Cie. *Seeing Washington* (v. p. 15). Départ t. les j., aussi le dim., à 10 h. du matin et à 2 h. (prix, 50 c.) de la salle d'attente G Str., 1417, en face du bâtiment de la Trésorerie (p. 298). Durée du trajet, 2 h.

Washington (pron. ouôchinn-gtn), **la capitale des Etats-Unis, est située sur la rive g. du** ***Potomac*****, au confluent du fleuve principal avec l'*****Anacostia*** **ou bras E., à 251 kil. de la baie de Chesapeake**

et à 298 kil. de l'Atlantique. Elle couvre une superficie d'env. 25 kil. car. et comptait 218196 hab. (en 1900). Washington, avec ses larges rues asphaltées, où s'ouvrent des échappées sur de beaux édifices publics, des monuments et des squares bien ombragés, que dominent le Capitole et le monument de Washington, est une des plus belles villes de l'Union. Le plan de la ville combine la disposition en échiquier des rues avec un système d'avenues rayonnantes, plantées d'arbres, et qui portent les différents noms des Etats de l'Union. Les rues courant du N. au S. en partant du Capitole leur centre sont numérotées dans les deux sens; celles de l'E. à l'O. sont désignées de même par les lettres de l'alphabet. La ville est divisée en quatre quartiers: Northeast, Northwest, Southeast, Southwest, de sorte qu'on ajoute encore aux désignations déjà doubles des rues les indications complémentaires: N. E., N. W., S. E., S. W. *Pennsylvania Avenue,* qui s'étend du Capitole à la Maison Blanche sur une longueur de 2 kil., *7th Str., 14th, 9th* et *F Str.* sont les principales artères du commerce. Les plus belles maisons se trouvent dans **New Hampshire Avenue, *Massachusetts Avenue, Vermont Avenue, Connecticut Avenue* et *16th Str.*

L'emplacement de la capitale des Etats-Unis fut choisi en 1790 surtout à l'instigation de George Washington au milieu (entre les deux points extrêmes N. et S.) du littoral de la Confédération primitive et le **district de Columbia** *(District of Columbia;* D. C.*)*, d'une superficie de 260 kil. car. fut cédé à cet effet par le Maryland et la Virginie; mais la partie détachée de la Virginie ayant été rétrocédée en 1846, le district actuel de Columbia ne comprend plus qu'une superficie de 168 kil. car. En 1900, le district comptait 278718 hab. (92000 de couleur); il est administré directement par une commission spéciale du Congrès, où il n'a pas de représentants. Le plan de la ville de Washington est dû au Major l'Enfant, ingénieur français. La ville devait d'abord s'appeler la *Cité Fédérale* (Federal City), mais en 1791 on lui donna le nom de Washington.

La première pierre du Capitole fut posée en 1793; dès 1800 Washington devint le siège du gouvernement et elle fut élevée en 1802 au rang de cité. En 1814, la ville fut prise par les Anglais qui incendièrent le Capitole. En 1810, elle comptait 8208 hab.; en 1840, 23364; en 1870, 109199, et en 1890, 188932. En 1871, la ville était encore loin d'être achevée; mais l'administration municipale ayant été remplacée par celle du Congrès, on décréta une série de réformes qui transformèrent entièrement son apparence. L'industrie et le commerce y sont sans importance et Washington, siège du gouvernement et des autorités fédérales, doit sa prospérité à cette position officielle. Il y a à Washington env. 40000 fonctionnaires civils et officiers, qui forment avec leurs familles une importante partie de la population. Il y a dix sociétés scientifiques comptant env. 4000 membres, trois universités, etc., de sorte que la ville a aussi une grande importance dans le monde des hautes études.

Le meilleur moment pour visiter Washington est l'époque des séances du Congrès, qui se tiennent du premier lundi de décembre au 4 mars dans les années impaires, et se prolonge jusqu'en juin, juillet ou encore au delà dans les années paires. La ville se présente sous son plus bel aspect en mai ou en octobre, En été (de juillet à sept.), il y fait très chaud et beaucoup de ses habitants la quittent. Les bureaux des autorités sont ouverts au public de 9 h. ou de 10 h. à 2 h. gratuitement.

Le ****Capitole** (pl. F 4), imposant édifice aux porportions harmonieuses, dans le style classique et bien situé sur une hauteur à 30 m. au-dessus du Potomac, domine la ville avec son dôme, haut de

82 m. Long de 229 m. et large de 37 à 99 m. (superficie à la base, 1 hect. 40), il se compose d'un édifice central en grès blanchi et de deux ailes en marbre blanc. L'édifice central, avec son premier dôme bas, a été achevé en 1827; les ailes et le nouveau dôme en fer (haut de 87 m.) ont été ajoutés de 1851 à 1865, sur les plans de *T. U. Walter.* La façade principale regarde à l'E., parce qu'on croyait que la ville se développerait de ce côté, de sorte que le Capitole tourne le dos à la partie la plus importante de la capitale et aux autres édifices du gouvernement. Toutefois on a beaucoup embelli la façade O. en construisant devant elle une belle **terrasse* de marbre, longue de 269 m. et flanquée de deux larges perrons. Le dôme est surmonté d'une statue de la Liberté, haute de 6 m., par *Crawford* (v. p. 296). Les frais de construction se sont élevés jusqu'à présent à 16 millions de doll.

Un *parc* d'une superficie de 20 hect., tracé par Olmsted (p. 46), entoure le Capitole. Sur la place du côté E., en face de l'entrée principale, une *statue colossale de George Washington,* par Greenough.

La façade de l'E. est précédée de trois portiques, dont celui du centre contient l'entrée principale. Sur les limons de l'escalier: à dr., la colonisation de l'Amérique, groupe en marbre, par *Greenough;* à g., la découverte de l'Amérique (Colomb), par *Persico.* Dans le tympan, le Génie de l'Amérique, bas-relief par *Persico;* dans le tympan, au-dessus du portique N., la civilisation des Etats-Unis, groupe par *Crawford.* L'installation des présidents des Etats-Unis a lieu sur les larges degrés de l'entrée principale.

*Intérieur (ouvert t. l. jours de 9 h. à 4 h.; guide, inutile, 50 c. l'heure; v. le plan, p. 294). Les belles **portes en bronze* sont ornées de bas-reliefs par *Randolph Rogers;* ils représentent des scènes de la vie de Colomb et ont été coulés en bronze par Ferd. de Miller à Munich en 1858. A dr. et à g., les statues de la Paix et de la Guerre, par *Persico.* — On entre d'abord dans la rotonde.

La Rotonde, sous la coupole, est haute de 55 m. sur 29 m. de diamètre. Les murs sont décorés de huit tableaux historiques (de dr. à g.): 1, Arrivée de Christophe Colomb en 1492, par *John Vanderlyn;* 2, Embarquement des Pèlerins (p. 107) à Delfthaven en 1620, par *R. W. Weir;* 3, Washington déposant ses pleins pouvoirs à Annapolis en 1783 (p. 287), par *John Trumbull;* 4, Capitulation de l'armée anglaise sous les ordres de lord Cornwallis à Yorktown en 1781 (p. 389), par *Trumbull;* 5, Capitulation de Burgoyne à Saratoga en 1777 (p. 209), par *Trumbull;* 6, Signature de la déclaration d'Indépendance à Philadelphie en 1776 (p. 246), par *Trumbull;* 7, Baptême de Pocahontas à Jamestown en 1613 (p. 390), par *J. G. Chapman;* 8, Découverte du Mississipi par De Soto en 1541 (p. 380), par *W. H. Powell.* Au-dessus de ces tableaux court une fresque, imitant les bas-reliefs, et due à *Brumidi* et à *Costagini;* elle représente des scènes de l'histoire de l'Amérique depuis l'arrivée de Christophe Colomb jusqu'à la fête du Centenaire à Philadelphie (p. 244). Dans la coupole, l'apothéose de Washington, par *Brumidi,* avec les figures de la Liberté, de la Victoire, des treize Etats anciens et d'autres figures allégoriques. Les bas-reliefs au-dessus des portes représentent l'arrivée des Pèlerins (p. 107), le traité de Penn avec les Indiens (p. 253), Pocahontas et le capitaine Smith (p. 389), et Daniel Boone combattant les Indiens. La Rotonde contient encore des statues de Lincoln, par *Miss Vinnie Ream* (Mrs. Hoxie); de Jefferson, par *David d'Angers;* d'Hamilton, par *H. Stone;* du général Grant, par *Simmons,* et d'E. D. Baker, par *H. Stone.* — Un escalier, au coin N.-O. de la rotonde, conduit

à la ***Whispering Gallery*** (galerie acoustique), à l'intérieur de la coupole, et à la ***lanterne*** à son sommet (87 m.; *VUE splendide sur la ville). — La porte du côté O. de la rotonde mène aux anciennes salles de la bibliothèque du Congrès (v. p. 293).

La porte du côté S. de la rotonde donne accès dans l'ancienne salle des Représentants, actuellement la ***salle nationale de la Statuaire** (*National Hall of Statuary*), en forme d'hémicycle, avec les statues d'Américains célèbres, et dans laquelle chaque Etat a le droit de placer les statues de deux de ses grands hommes. On remarque, entre autres, la statue de Washington (d'après *Houdon*, p. 386), un buste en bronze de Washington, offert par le comte de Rochambeau, le marquis de Lafayette et d'autres Français. Il y a aussi quelques portraits. La pendule allégorique est due à *Franzoni*. — On quitte la salle par le corridor du côté S. et l'on entre dans l'aile de la salle des Représentants.

La salle des Représentants (*Hall of Representatives*; ouverte au public jusqu'à midi, quand il y a séance; les galeries, à toute heure), au milieu de l'aile, est une salle à jour d'en haut, dont la disposition est simple. Longue de 42 m., large de 28 m. et haute de 11 m., elle renferme les fauteuils de 352 membres et de quatre délégués. A dr. du président (speaker), la table où l'on dépose, avant l'ouverture des séances, le sceptre du président (mace). A dr. et à g., les portraits de Washington (par *Vanderlyn*) et de Lafayette (par *Ary Scheffer*). Au même mur, une fresque de *Brumidi*: Washington sommant le général anglais Cornwallis, à Yorktown, de se rendre. Les Républicains occupent un des côtés de la salle; les Démocrates, l'autre. Les députés parlent de leurs places. Il y a pour le service de jeunes garçons, que les membres appellent en frappant les mains. — Les GALERIES, accessibles par des escaliers à l'E. et à l'O., ont de la place pour 2500 pers. et renferment des compartiments réservés aux dames (avec leur compagnie), aux messieurs (gentlemen), à la presse, au corps diplomatique et aux familles des membres et des employés.

La salle est entourée de corridors, d'où l'on parvient dans les *bureaux des comités* (ornés en partie de fresques) *et des employés*.

Dans la CAGE DE L'ESCALIER E., une grande toile: la Proclamation de l'Emancipation des esclaves (22 sept. 1863) par Lincoln et son cabinet, par *Carpenter*; au pied de l'escalier, une statue de Jefferson, par *Powers*; dans le haut, entre autres, un portr. de Henry Clay. — Dans la CAGE DE L'ESCALIER O., le «Westward Ho», grand tableau par *E. Leutze* (école de Düsseldorf), avec une devise formée des vers de Berkeley mentionnés p. 84; au-dessous, une vue de la Porte Dorée (p. 512), par *Bierstadt*. Au pied de l'escalier, le buste en bronze d'un chef indien; en haut, un portr. de Marshall, juge supérieur (p. 295). Il y a aussi, au premier étage, un certain nombre de *salles des comités*. — Dans le rez-de-chaussée, au-dessous de la salle des Représentants, un bon *restaurant*.

La porte du côté N. de la rotonde mène à l'aile N. du premier édifice du Capitole (v. p. 291), à dr. (E.) de laquelle se trouve la **salle de la cour supérieure** (*U. S. Supreme Court;* l'ancienne *Senate Chamber*; on peut la visiter). La cour supérieure de justice se compose aux Etats-Unis d'un président (Chief Justice; Hon. W. M. Fuller) et de huit juges. Elle siège d'octobre au mois de mai (de midi à 4 h.). Les juges portent la robe. — Dans le *Robing Room* (vestiaire), des portraits d'anciens présidents.

De là, on passe dans l'aile du Sénat (Senate Wing). La ***chambre du Sénat** (*Senate Chamber;* longue de 34 m., large de 24 m. et haute de 11 m.) est plus petite, mais plus richement décorée que la salle des Représentants, à laquelle elle ressemble pour le reste de son organisation. Les séances du sénat commencent également à midi. Le vice-président des Etats-Unis est le président d'office du sénat (90 membres, représentants des Etats). Aux murs, dans des niches, les bustes d'anciens vice-présidents. — Au N. de la chambre du Sénat se trouvent: la *chambre du Président* (President's Room), décorée de fresques; la *salle de Réception des sénateurs* (Senators' Reception Hall ou Marble Room), et la *chambre du Vice-Président* (Vice-President's Room), avec un beau portrait de Washington, par *Rembrandt Peale*. Quand il y a séance, on ne peut visiter ces salles que sur la recommandation (order) d'un sénateur; en d'autres mo-

ments, on peut y entrer sans autre formalité, si elles sont ouvertes, si non, s'adresser aux concierges (messengers). Plusieurs des *chambres des comités du Sénat* (Senate Committee Rooms) ont aussi des décorations pleines de goût. — Au pied de l'*escalier E.* qui mène aux galeries, une statue de Franklin, par *Powers;* au mur, la Victoire de Perry sur le lac Erie (p. 309), grande toile, par *Powell;* dans le haut, des portraits de Webster, de Calhoun et de Clay. Au pied de l'escalier O., une statue de John Hancock (p. 246), par *Stone;* au mur, la Prise de Chapultepec dans le Mexique (p. 580), par *James Walker;* dans le haut, un portrait de Washington, par *C. W. Peale.* Les chambres et les corridors de l'*étage supérieur* renferment différents portraits et tableaux (entre autres, le Cañon du Yellowstone, par Moran, v. p. 460). Dans le rez-de-chaussée, un **restaurant.*

Les **portes de bronze* de l'aile du Sénat, qui donnent sur le portique N.-E., représentent des scènes de l'histoire américaine en bas-reliefs, par *Crawford.*

Le REZ-DE-CHAUSSÉE *(Basement)* du Capitole contient des *salles des comités,* des *magasins,* des *restaurants* (v. ci-dessus), etc. Les murs et les plafonds des corridors sont ornés de fresques et les chambres du comité ont aussi en partie une décoration élégante (entrée par l'entremise du concierge). Les *appareils de ventilation et de chauffage* sont aussi intéressants. Au milieu, sous la coupole, une *crypte,* avec 40 colonnes doriques.

La ***bibliothèque du Congrès** (*Library of Congress;* pl. F4), la bibliothèque nationale des Etats-Unis, s'élève au S.-E. du Capitole. C'est un édifice en granit gigantesque, long de 131 m. sur 104 m. de large (v. p. 183), et érigé de 1888 à 1897 dans le style de la Renaissance ital. à son apogée. Frais de construction: $ 6180000. Architectes: le général *T. L. Casey,* ingénieur en chef des Etats-Unis, *B. R. Green, E. P. Casey, J. L. Smithmeyer* et *P. J. Peltz.* L'édifice comprend quatre cours, et au milieu, une rotonde, formant la salle de lecture, et surmontée d'une coupole surbaissée et en partie dorée. Du côté O., l'entrée principale, précédée d'un large perron et d'une terrasse en granit, avec une fontaine de Neptune, par *R. Hinton Perry.* A la façade principale, au-dessus des fenêtres, des têtes de types des races humaines; dans le vestibule, des bustes de Démosthènes, d'Emerson, d'Irving, de Gœthe, de Franklin, de Macaulay, de Hawthorne, de Scott et du Dante; et aux pendentifs du portail, des figures allégoriques: la Littérature, l'Art et la Science. Les trois portes de bronze sont décorées de bas-reliefs représentant: la Tradition et l'Art d'écrire, par *Olin L. Warner,* et (au milieu) l'Imprimerie, par *Fred. Macmonnies.*

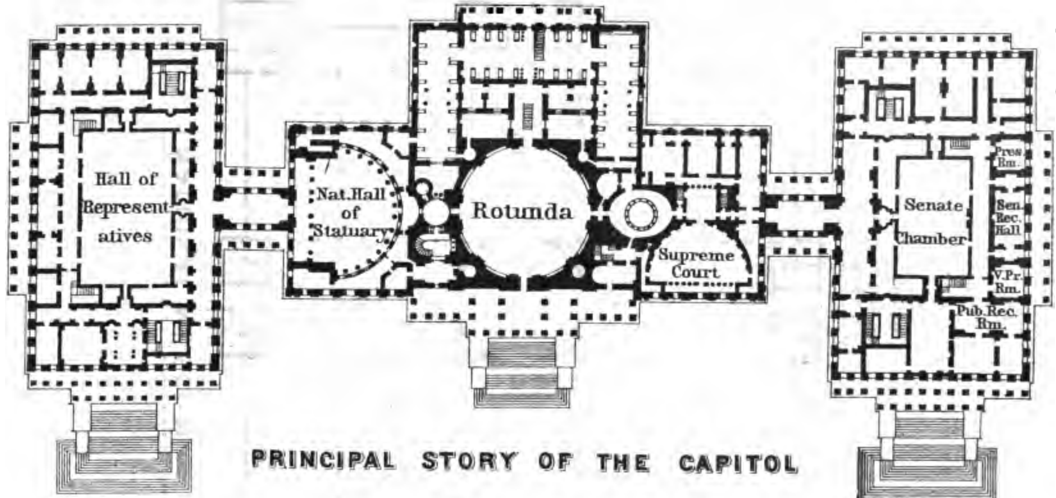
La bibliothèque peut contenir 4 à 5 millions de volumes; elle en compte auj. plus de 1 100000. Il y a, en outre, 100000 manuscrits, 69000 cartes, 366000 œuvres musicales et plus de 300 employés. Chacun peut consulter les livres dans la salle de lecture, mais on n'en prête qu'aux membres du congrès, aux ministres et à d'autres fonctionnaires privilégiés. La bibliothèque est ouverte de 9 h. du matin à 10 du soir. On peut avoir des descriptions (10 à 25 c.) à l'entrée. Restaurant à l'étage supérieur (attic) du pavillon (ascenseur.)

L'***intérieur** est surchargé de peintures, de sculptures, de marbres multicolores et de dorures. Plus d'une cinquantaine d'artistes américains y ont travaillé. De l'entrée principale (v. ci-dessus), on passe par un *vestibule* orné d'un plafond à caissons dans un HALL D'ENTRÉE *(Main Entrance Hall),*

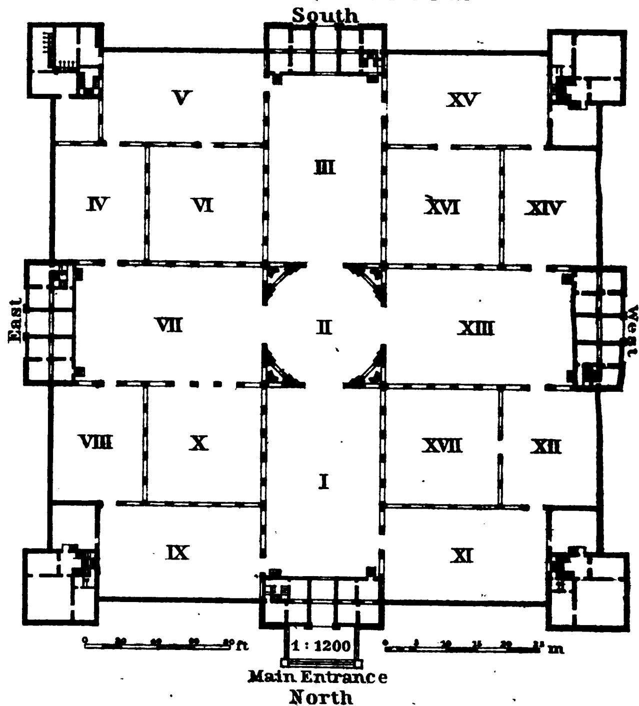
haut de 22 m., en marbre blanc ital. avec un plafond peint, d'où des escaliers ornés de sculptures et de statues en bronze servant de torchères, montent à dr. et à g. au premier étage. HALL S. (*South Hall;* à dr.): la *Poésie, peintures par *Henry O. Walker*. HALL N. (*North Hall;* à g.): la Famille, la Religion, le Travail, l'Etude, la Récréation et le Repos, par *Ch. S. Pearce.* HALL E. *(East Hall)*, où l'on passe en face (à l'E.) par trois arcades: l'Evolution du livre, peintures par *H. W. Alexander*. A côté, le vestibule (Lobby) de la salle de lecture (v. ci-dessous; cette entrée est réservée aux lecteurs), avec cinq fresques par *Elihu Vedder:* le Bon Gouvernement et le Mauvais. *Chambre du Bibliothécaire* (à g. du Hall E.), avec un plafond peint par *E. G. Holslag:* la Littérature. — CORRIDOR S.-O. (*S. W. Curtain Corridor*, du côté de la cour et où l'on entre du hall S.): Héros grecs, par *W. Mc Ewen.* Il s'y rattache, à l'O., la somptueuse SALLE DE LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS, et au S.-O., dans le pavillon d'angle, la SALLE DE LECTURE DU SÉNAT, d'un style plus noble. En face de celle-ci, dans l'aile S. du bâtiment, la SALLE DES JOURNAUX *(Periodical Reading Room)*. — CORRIDOR N.-O. (*N. W. Curtain Corridor;* du côté de la cour et où l'on entre du hall N.): les Muses, par *Edw. Simmons.* Le pavillon dans l'angle N.-O. du bâtiment, décoré par *Dodge* et *Thompson*, renferme une exposition de cartes géographiques et marines, qui se prolonge dans le MAP ROOM contigu à l'E.

Deuxième étage. Dans les CORRIDORS richement décorés et situés au-dessus de l'escalier, des fresques symboliques: les Vertus (au N. et au S.), par *Maynard;* les Sens (plafond), la Sagesse, l'Intelligence, la Science et la Philosophie (au N.), par *Robert Reid;* les Genres littéraires (à l'E.), par *Barse;* les Grâces et les Saisons (au S.), par *F. W. Benson*, et les Sciences (à l'O.), par *Shirlaw.* — GALERIE S.-O. *(S. W. Gallery)*, contiguë au corridor S.: les Beaux-Arts et les Sciences, fresques, par *Kenyon Cox.* PAVILLON S.-O. *(S.W. Pavilion):* la Découverte et la Conquête de l'Amérique, fresques par *Maynard.* Ces deux salles, ainsi que la GALERIE S. *(South Gallery)*, servent aussi à des expositions d'eaux-fortes, d'estampes, de gravures sur bois, etc. Il y a, en outre, dans la galerie S. des vues anciennes et modernes et des reliefs de Washington. — GALERIE N.-O. (*N.W. Gallery;* contiguë au corridor N.): la Guerre et la Paix, tableaux de *Melchers;* puis des imprimés japonais et chinois, d'anc. éditions de Shakespeare et de la Bible, et de vieux imprimés américains. PAVILLON N.-O. *(N.W. Pavilion):* l'Art, la Littérature, la Musique, la Science et l'Ambition (au plafond), tableaux de *W. L. Dodge;* puis, des souvenirs historiques, des autographes, etc. PAVILLON S.-E. *(S.E. Pavilion):* les Eléments, par *R. L. Dodge* et *E. E. Garnsey.* PAVILLON N.-E. *(N.E. Pavilion):* les Sceaux des Etats-Unis, par *Garnsey* et *Van Ingen.*

La *SALLE DE LECTURE *(Reading Room Rotunda)*, grande rotonde de 38 m. de hauteur sur 30 m. de diamètre, peut contenir 300 lecteurs. On y parvient du corridor E. (v. ci-dessus) par un escalier orné d'une Minerve en mosaïque due à *Elihu Vedder.* Le marbre foncé de la décoration de cette rotonde provient de Tennessee, le marbre rouge de l'Afrique du Nord et le jaune de Sienne. Sur les huit piliers en faisceau, des statues: la Religion, par Baur; l'Histoire, par French; l'Art, par A. St. Gaudens, etc. Sur la balustrade de la galerie, seize statues en bronze; Homère, par L. St. Gaudens; Shakespeare, par Macmonnies; Hérodote, par French, etc. Dans la coupole, une décoration à caissons en stuc, et dans le haut, des fresques d' *L. H. Blashfield* (qu'on voit le mieux de la salle d'en bas): le Progrès de la Civilisation. Dans la lanterne, une Représentation de l'Entendement humain, par *E. H. Blashfield* (ne peut se voir de la galerie). Aux vitraux, les armoiries de l'Union et de ses différents Etats. La pendule est de *John Flanagan.* Des escaliers tournants en fer conduisent à l'intérieur des piliers en faisceau à la lanterne et à une galerie extérieure (vues). — Les livres prêtés sont apportés des rayons (stacks) et remis en place par des appareils automatiques. Les commandes s'expédient par voie pneumatique. Deux caisses mues par un câble sans fin font la navette entre cette salle de lecture et celle du Capitole en passant par un tunnel long de 400 m. et haut de 1 m. 80 sur 1 m. 20 de large, de



PRINCIPAL STORY OF THE CAPITOL


NATIONAL MUSEUM
South
V
XV
III
IV
VI
XVI
XIV
East
VII
II
XIII
West
VIII
X
XVII
XII
I
IX
XI
ft
1 : 1200
m
Main Entrance
North

sorte que les membres du Congrès reçoivent en trois min. le livre qu'ils ont commandé.

Le **rez-de-chaussée** comprend une *salle de lecture pour aveugles*, des bureaux, des salles de toilette et d'entrepôt.

Au N.-E., le Stanton Square (pl. G 3-4), avec une statue équestre du *général Greene* (1742-1786), par H. K. Brown (1877).

Au pied de l'escalier qui descend du côté O. de la terrasse du Capitole, une statue colossale du *juge supérieur Marshall* (1755-1835), le plus grand jurisconsulte de l'Amérique, par Story. La large route à dr. mène au *monument de la Paix* (Peace Monument) pour les marins tués dans la guerre de Sécession, œuvre de Franklin Simmons (1877); la route à g. conduit à la statue du *président Garfield* (1831-1881; p. LX), par J. Q. A. Ward.

Le **jardin botanique** (pl. EF4; de 9 h. à 6 h.), avec ses serres de palmiers, ses glacières, etc., et la belle *fontaine Bartholdi*, s'étend au delà de 1st Street.

De là on passe à l'O. à d'autres parcs, on croise la voie ferrée, et l'on atteint le bâtiment de la *Commission des pêcheries de l'Etat* (United States Fish Commission; pl. E4; entrée, 6th Str.; visible de 9 h. à 4 h.), avec un établissement de pisciculture. Un peu plus à l'O., au delà de 7th Str., du côté S. du *Mall* (mail), parc qui s'étend jusqu'aux Executive Grounds (p. 298), s'élève le **musée médical de l'Armée* (Army Medical Museum, pl. E4; de 9 h. à 4 h.), avec une collection de préparations pathologiques et anatomiques, une collection d'appareils et d'instruments pour le service médical de l'armée, ainsi qu'une bibliothèque de 200000 volumes. Dans les vitrines de cette dernière, des ouvrages de médecine anciens et rares et entre autres curiosités, une monnaie dite «de touche» (touch-piece), comme les rois d'Angleterre en donnaient à ceux qu'ils touchaient pour les guérir des scrofules (King's evil, c.-à-d. mal du roi). — Dans le voisinage, les monuments de *Daguerre* (1789-1851), l'inventeur de la daguerréotypie, et du *Dr. S. D. Gross* (1805-1884), ce dernier dû à A. St. Calder et érigé en 1897 par des médecins américains.

Immédiatement à l'O. du musée médical, le ***Musée National** (*National Museum*; pl. E4), grand édifice en briques, de 100 m. car., renfermant de précieuses collections d'histoire naturelle, d'anthropologie et de géologie, parfaitement organisées, et plus spécialement relatives à l'Amérique. Il est sous la direction de la Smithsonian Institution (p. 296). Au-dessus de l'entrée, un groupe: la Colombie protégeant les Sciences et l'Industrie. Le Musée est ouvert de 9 h. du m. à 4 h. 1/2 (sauf le dim.). L'entrée est du côté N.

Section d'anthropologie. SALLE DU NORD (*North Hall* ou *Hall of American History*, pl. I), dans laquelle on entre en premier lieu, collections classées dans l'ordre chronologique et relatives à l'histoire de l'Amérique dep. l'époque de sa découverte, entre autres, des souvenirs de Washington, de Lincoln, de Franklin et du général Grant. Dans les vitrines des murs, des instruments de musique, etc. Au-dessus de l'entrée, une grande plaque d'émail de Limoges, représentant le Triomphe de l'homme sur la terre. A l'entrée de la rotonde, deux grands vases en faïence, offerts en

souvenir de la fête du centenaire de la déclaration de l'Indépendance (p. 244). — ROTONDE (pl. II): au milieu, une fontaine avec le modèle de la statue de la Liberté qui couronne le Capitole (p. 291). Grandes statues de Bouddha et de Vichnou. Objets bouddhiques de Birma. Souvenirs de la guerre hispano-américaine de Cuba et des Philippines. — On revient dans la salle du Nord, et l'on passe à g. dans la SALLE XI. (WEST NORTH RANGE), avec 600 tableaux, représentant la vie des Indiens du Nord, par *George Catlin*, qui vécut de 1832 à 1840 chez les Indiens et visita 48 tribus différentes. Dans les vitrines, des objets des tribus indiennes établies entre la côte de l'Atlantique et les Montagnes Rocheuses. — SALLE XII (NORTH WEST RANGE; contiguë au S.): objets des Indiens de la côte N.-O. de l'Amérique du Nord (pieux dits totems, etc.) et des Esquimaux de la côte de l'Océan arctique. — SALLE XVII (NORTH WEST COURT; à g.): objets des Indiens Pueblos du S.-O. Au dessus, sur la galerie, où l'on entre de la rotonde, objets des tribus indiennes du S.-O. et du Mexique. — SALLE XIII (WEST HALL; entrée par la salle XII): collections de l'Europe, de l'Afrique et de l'Asie; à remarquer: les objets du Japon et de la Corée. Il y a aussi une partie de la collection Glover: monnaies chinoises. Sur la galerie N., des collections de Polynésie. Sur la galerie S., des objets relatifs aux cérémonies religieuses.

SALLE VII (EAST HALL; où l'on passe en traversant la rotonde): collections pour l'histoire des moyens de transport, de l'électricité, des ustensiles de ménage, etc. Dans l'angle S.-E., un petit *restaurant*. — SALLE VIII (NORTH EAST RANGE): où l'on peut se faire une idée de la construction des navires. — SALLE X (NORTH EAST COURT, où l'on entre de la salle VII): arts graphiques. Sur la galerie, surtout des collections céramiques. — SALLE IX (EAST NORTH RANGE): salle de conférences. Aux murs, quatre grandes tapisseries flamandes.

Pour les collections d'antiquités américaines de l'Institut Smithson, v. p. 297.

Section biologique, SALLE IV (SOUTH EAST RANGE): moulages de poissons, de reptiles et de grenouilles de l'Amérique. — SALLE V (EAST SOUTH RANGE): collections d'ostéologie comparée disposées systématiquement. Au plafond, les squelettes de différentes sortes de baleines, entre autres une baleine dite «humpback» (magaptera) longue de 10 m. On remarque entre autres curiosités: une vache marine de Steller (espèce éteinte dep. 1768), provenant de l'île de Behring près du Kamtchatka; un grand pingouin de la côte du Labrador, et une tortue géante (espèce éteinte également) des îles de Galapagos. — SALLE III (SOUTH HALL). Dans le bas, des mammifères américains empaillés: un bison, un élan, un renne (Karibu) de l'Amérique du Nord, un mazame, etc. Représentations de porcs-marins (p. 2). La galerie, où l'on passe de la rotonde, est consacrée aux mammifères du vieux monde.

Pour les oiseaux, les invertébrés, etc., de l'Institut Smithson, v. p. 297.

Section géologique. SALLE XIV (SOUTH WEST RANGE, où l'on entre de la salle XIII, v. ci-dessus): *minéraux*, (env. 8000 pièces), pierres gravées (3500 pièces) et aérolithes (300 pièces). — SALLE XV (WEST SOUTH RANGE): pierres et minéraux formant des roches, formations provenant de cavernes et de volcans, strates de roches américaines. — SALLE XVI (SOUTH WEST COURT): géologie appliquée. Dans le bas, des matériaux de construction et des minéraux utilisables. Sur la galerie: minerais, or, argent, cuivre, houille, pétrole, etc. — SALLE VI (SOUTH EAST COURT, où l'on entre de la salle V): *fossiles*. A remarquer: des variétés de tricératops provenant des formations crétacées du Wyoming; un brontothérium (une sorte de rhinocéros), un elothérium (de la race porcine), un miohippus et d'autres espèces d'animaux de la période miocène, un rhinocéros de la période pliocène, etc. La galerie, où l'on parvient de la rotonde, renferme une riche collection de fossiles d'invertébrés Sur les galeries des salles V et XV, les plantes fossiles, entre autres, la collection Lacoe (100000 pièces) provenant des terrains houillers de la Pennsylvanie.

Immédiatement à l'O. du Musée National s'élève l'***Institut Smithson** (*Smithsonian Institution*; pl. D 4), édifice construit de

1847 à 1856 dans le style normand tardif avec neuf tours; les frais de construction se sont élevés à $ 450 000. Sur le devant, une statue du mathématicien *Joseph Henry* (1799-1877), premier secrétaire de l'institut, par Story. L'établissement est ouvert t. l. jours de 9 h. à 4 h. 1/2.

L'Institut Smithson a été fondé avec un capital de 120000 livr. sterl., que *Mr. James Smithson* (1765-1829), un Anglais, mort à Gênes et fils naturel du duc de Northumberland, légua pour «l'encouragement et la diffusion des études scientifiques». Ses restes, apportés en Amérique en 1904, sont inhumés à l'Institut. Ce dernier se compose du président et du vice-président des Etats-Unis, des membres du cabinet, du président de la cour supérieure, etc., et il est administré par un comité de quinze membres (regents). Secrétaire: S. P. Langley. L'Institut possède une bibliothèque de 250000 vol. (déposés provisoirement dans la bibliothèque du Congrès, p. 293) et on lui doit des publications d'une grande valeur scientifique.

Rez-de-chaussée, où se trouve une partie de la section biologique du Musée National (p. 296). La SALLE PRINCIPALE *(Main Hall)* renferme le **cabinet d'ornithologie* (env. 9000 exemplaires), ainsi que les *mollusques*. Dans la chambre située au S. en face de l'entrée *(Children's Room)*, une collection instructive d'oiseaux, de poissons, d'insectes, de coquillages, de coraux, d'éponges et de minéraux. — CORRIDOR *(Corridor Hall*, contigu): insectes de l'Amérique du Nord, entre autres, un cas de «mimicry» et d'autres phénomènes de ce genre. — SALLE O. *(West Hall):* invertébrés (coraux, étoiles de mer, etc.). Au plafond, des reproductions de polypes géants.

Premier étage: **Collections archéologiques de la section d'anthropologie* (p. 296), très précieuses et fort complètes, surtout celles d'antiquités américaines. A remarquer, entre autres: — 1. *Antiquités du Mexique et du centre de l'Amérique*, avec beaucoup de plâtres reproduisant des monuments en pierre. — 2. *Antiquités indiennes* des Etats-Unis et des possessions anglaises. — 3. *Antiquités provenant des Mounds* (p. 364): sculptures, pipes, vases et autres ustensiles en pierre, en os, en coquillages et en cuivre.

Dans la partie suivante du Mall, au delà de 12th Str., le **département de l'Agriculture** (pl. D 4; entrée t. l. jours de 9 h. à 4 h.). Il renferme une bibliothèque de 77000 vol. et des herbiers. A côté, des serres chaudes pour plantes productives (ouvertes au public). Devant, une pépinière. Derrière, dans au bâtiment en bois, un muséum. Du côté E., une tour dite *Sequoia Tree Tower*, composée d'un seul morceau d'un séquoia (v. p. 471), haut de 91 m. et épais de 7 m. 90.

Dans B Str., à l'angle S.-O. du ministère de l'Agriculture, le ***bureau de gravure et d'impression** (*Bureau of Engraving and Printing;* pl. D 4), où l'on fabrique et imprime le papier monnaie, les timbres-poste et les effets publics (visible de 9 h. à 11 h. 45 et de midi 1/2 à 3 h.).

Dans les jardins au N.-O., l'***obélisque de Washington** (pl. D 4), monument d'une simplicité noble, dresse vers le ciel ses formes élancées.

La construction de l'obélisque, en marbre blanc du Maryland, commencée en 1848, interrompue en 1855 et reprise en 1877, a été achevée en 1884; les frais se sont élevés à $ 1300000. Il atteint une hauteur de 169 m., et c'est la construction en pierre la plus élevée du monde (Mole Antonelliana à Turin, 167 m.; cathédrale d'Ulm, 161 m.; cathédrale de Cologne, 156 m.; tour Eiffel en fer à Paris, 300 m.). Les murs sont épais de 4 m. 50 à la base et de 0 m. 45 à la pointe; le pyramidion est haut

de 16 m. 50 et muni d'une calotte en aluminium. Le monument est visible de 9 h. du m. à 5 h. 1/2 du s. et l'on y monte par l'escalier de 900 marches (fatigant; 20 à 25 min.) ou bien (en 8 min.) par l'ascenseur, qui part toutes les demi-heures (de 9 h. 1/2 à 4 h. 1/2). Dans les murs, des plaques de pierre offertes par différents États et par des corporations.

Les fenêtres du pyramidion offrent un panorama splendide de la ville de Washington et de ses environs. Arlington (p. 304) est visible à l'E., au delà du Potomac. Parmi les points plus rapprochés, on remarque: l'observatoire (p. 303; au N.-O.), l'hôtel des Invalides et la Howard University (p. 303; au N.), l'Université catholique (p. 303; au N.-E.) et Alexandria (p. 304; au S.). Quand le ciel est serein, les Montagnes Bleues sont visibles au N.-O., entre autres le Sugarloaf éloigné de 80 kil

Au S. du monument de Washington, les jardins dits *Propagating Gardens*, et plus loin, le *Long Bridge* (pl. D C 5-6), pont sur le Potomac, que traversèrent les troupes des Etats du Nord en marche pour la Virginie, dans la guerre de Sécession. — A l'O. du monument, les viviers dits *U. S. Fish Ponds* (pl. C D 4).

On tourne au N. dans 15th Str., en longeant le côté E. des jardins dits *President's* ou *Executive Grounds* (concerts militaires en été). A dr., le *théâtre Chase* (Grand Opera House, p. 289) et l'*arsenal* (Light Infantry Armory). A g., en face du Regent-Hotel (p. 289), un beau monument équestre du *général Sherman* (1820-1891; p. LX), érigé en 1903, œuvre de C. Kohl-Smith, sculpteur américain d'origine danoise. Sur le socle, des bas-reliefs en bronze, des médaillons et des figures d'Indiennes; aux angles, quatre soldats. Au N., en face de F Str., la ***trésorerie des Etats-Unis** (*United States Treasury;* pl. D 3), bel édifice, long de 155 m. et large de 85 m., avec des portiques d'ordre ionique, et qui contient l'administration générale des finances des Etats-Unis. A l'intérieur, où l'on est conduit de 11 h. à midi et de 1 h. à 2 h., on remarque surtout: les *Silver Vaults* (voûtes d'argent), où il y a de l'argent en barres et en monnaies pour une valeur de centaines de millions de dollars; et la *Secret Service Division,* au second étage, avec une collection de fausses monnaies et de portraits de faux-monnayeurs.

Au N. de la trésorerie, au coin du square Lafayette, l'édifice du *ministère de la Justice* (Department of Justice; pl. D 3) et un peu plus loin au N., au coin de 15th Str. et de H Str., l'*Université de Columbia* (*Columbian University;* pl. D 3; 1300 étudiants). De là, on suit H Str. à l'O., jusqu'au SQUARE LAFAYETTE (pl. C D 3), avec un *monument de Lafayette*, par Falguière et Mercié, une statue du *général Andrew Jackson* (p. 377), bronze par Clark Mills (1853), et un *monument de Rochambeau* (p. 83), par F. Hamar (1902). On projette d'y élever un monument de Kosciusko, général polonais. Du côté E., le *théâtre Lafayette* (p. 289).

Au S., en face du square, se trouve l'entrée de la **Maison Blanche** (*White House* ou *Executive Mansion;* pl. C D 3), résidence du président des Etats-Unis.

L'Executive Mansion, édifice en pierre, à deux étages et blanchi, long de 52 m. sur 26 m. de largeur, construit d'abord en 1792 par James Hoban, habité par le président Adams en 1800, et incendié par les Anglais

en 1814, a été reconstruit en 1818, puis remanié et agrandi par McKim de 1902 à 1903. De l'entrée du côté E. on parvient à l'escalier par un corridor, où il y a des portraits de présidentes. La *salle de l'Est* (East Room), longue de 24 m., large de 12 m. et haute de 7 m., est visible de 10 h. à 2 h. Il faut une recommandation spéciale pour visiter les *salles de réception* (Reception Rooms), où il y a des portraits des présidents, des présents offerts par des souverains, etc. Les appartements du président occupent le reste de la maison. Les *bureaux* et la *chambre des séances du Cabinet* se trouvent dans une annexe du côté O. — La chapelle de la marine donne des concerts dans les jardins en été, le samedi après midi (p. 302).

A l'O. de la Maison Blanche s'élève le ***ministère de l'Extérieur, de la Guerre et de la Marine** (*State, War and Navy Departments*; pl. C 3), vaste édifice, formant un parallélogramme avec deux cours, et long de 172 m. sur 104 m. de largeur (heures de bureau, de 9 h. à 2 h.).

Le **ministère de la Guerre** (*War Department*) occupe les ailes N. et O. Dans les chambres du ministre (Secretary) et le corridor adjacent, un certain nombre de portraits de ministres de la Guerre et de généraux, entre autres un intéressant portrait de Washington, par D. Huntington. La *bibliothèque*, au 4e étage, renferme des ouvrages de science militaire et d'autres relatifs à la guerre de Sécession.

Le **ministère de la Marine** (*Navy Department*), dans la partie E. de l'édifice, contient des modèles de vaisseaux de guerre, des portraits, etc. Au 3e étage, la *bibliothèque*, belle salle avec 25000 volumes.

Le ***ministère de l'Extérieur** (*Department of State*) occupe la partie S. du bâtiment. Dans la règle, on peut visiter les *salles de Réception* (Diplomatic Reception Rooms), avec les portraits des secrétaires d'Etat de 1789 jusqu'à nos jours, et la *bibliothèque* de 66000 vol. au 2e étage, avec l'exemplaire original de la déclaration d'Indépendance de Jefferson (p. 246) et d'autres curiosités.

Au N., au coin de 17th Str., la *cour d'appel* (Court of Claims); à l'O., le *Mill's Building* (pl. C 3), occupé par le ministère de la Marine, et le *Winder's Building*, avec des bureaux du ministère de la Guerre.

Au S.-O., la ***galerie Corcoran** (*Corcoran Art Galery*; pl. C 3), fondée par *W. W. Corcoran* (1798-1888) et située dans 17th Str., entre la York Av. et E Str. L'édifice est une construction de marbre blanc dans le style grec, érigée de 1894 à 1897 sur les plans d'*Ernest Flagg*. Une école des Beaux-Arts (300 élèves) est installée dans l'hémicycle à son extrémité N. A l'entrée, deux lions en bronze, reproductions de ceux du tombeau de Clément XIII, à St-Pierre de Rome, par Canova. Entrée t. l. jours de 9 h. 1/2 (midi le lundi) à 4 h., les dim. de 1 h. 1/2 à 4 h. 1/2, les jours de fête de 10 h. à 2 h. gratuitement (les lundi, mercr. et vendr. 25 c.; fermé du 1er juillet au 1er oct. et à Noël). Catalogue, 25 c.

Rez-de-chaussée. ATRIUM: moulages d'après l'antique et d'après des sculptures de la Renaissance. — SALLE I (du côté E., à g. de l'escalier; les n^os^, au-dessus des portes, ne sont pas ceux des salles): plus de 100 bronzes, par *Barye*. — SALLE II: sculptures, entre autres des bronzes dus à *Hiram Powers* et à *Rauch* (Alexandre de Humboldt, 1856). — SALLE III: sculptures. *2010, *Powers*, Esclave grecque (1843); 2006, *Canova*, tête colossale de Napoléon Ier; 2015, *Rinehart*, Endymion. — SALLE IV: grands vases anglais et japonais; reproductions galvanoplastiques. — SALLES V-VII: moulages. — La bibliothèque et des bureaux occupent les autres salles.

Premier étage. Salle centrale (*Central Hall*): * *Vincent Véla*, Derniers moments de Napoléon Ier, statue en marbre assise (reproduction de la statue de Versailles). — Salle 1 (N.-O.): tableaux prêtés. — Salle II: à g. *Thomas Cole:* 2, le Départ; 3 (plus loin), le Retour; 4, *C. H. Boughton*, le Prince héritier; 1, *C. L. Elliot*, W. W. Corcoran (p. 299); 33, *Edwin Lord Weeks*, Départ pour la chasse aux Indes; 31, *S. R. Gifford*, le Parthénon; 29, *Mittredge;* 27, *Inness;* 23, *Kensell*, paysages; 24, *F. E. Church*, les Cataractes du Niagara; 20, *Bridgman*, Procession du taureau Apis; 21, *Harry Chase*, le Port de New York; 18, *Boughton*, un Edit de Guillaume le Mauvais; 12, *W. T. Richards*, vue d'une côte; 9, *G. S. Truesdell*, Troupeau de moutons; 7, *R. N. Brooke*, visite d'un ecclésiastique. — Dans la chambre contiguë: quelques petites toiles, entre autres, 165, *Joseph Jefferson* (l'acteur), paysage. — Salle III: à g. 141, *George Fuller*, Lorette; *187, *Brush*, Mère et enfant; 53, *W. P. Lamb*, la Route de Concarneau; s. n°, *Ben Foster*, la Route solitaire; 46, *Albert Bierstadt*, Mount Corcoran (p. 470); 42, *C. S. Reinhart*, l'Epave. — Salle IV: 98, *Ziem*, Constantinople; 94, *Schreyer*, l'Abreuvoir; 101, *J. A. Breton*, une Veuve bretonne; 95, *Pauwels*, Réhabilitation de Lievin Pyn; 97, *Cazin*, Clair de lune hollandais; 96, *Diaz*, l'Approche de l'orage; s. n°, *Joseph Israëls*, Au berceau; 91, *J. Faed*, Shakespeare et ses contemporains; *92, *Corot*, les Ramasseurs de broutilles; 88, *Dupré*, paysage; 83, *van Marcke*, paysage avec du bétail; 84, *O de Thoren*, Chiens égarés; 85, *Daubigny*, Vue de la Seine; 79, *C. L. Müller*, Charlotte Corday en prison; 74, *Vibert*, le Schisme; 73, *Henner*, la Pucelle d'Orléans enfant; 68, *Leroux*, la Vestale Tuccia; 60, *Troyon*, En route pour l'abreuvoir; 67, *Isabey*, une Noce; 87, *Courbet*, paysage; 65, *F. H. Kœmmerer*, Plage de Schéveningue; *63, *Detaille*, le Régiment; 153, *Priou*, Famille de satyres; 61, *Erskine Nicol*, la signature de Paddy (scène de la vie irlandaise). — Salle V: *Aiwasowsky:* 118, le Bâtiment de secours; 119, Distribution de vivres lors d'une famine en Russie; 117, *Renouf*, l'Aide du rameur; *Braekeleer:* 115, Famille heureuse; 116, Famille malheureuse; 113, *Björek*, la Clouterie; 109, *George Morland*, la Ferme. — Salle VI: portraits par *Gilbert Stuart*, *Healy*, *Sully*, *Malbone* (portr. de l'artiste), *R. Peale*, *Duplessis*, *Lenbach* (Bismarck), *Gutherz* (Miss S. B. Anthony), etc. — Salle VII: 138, *Raphaël Mengs*, Adoration des Bergers; 173, *Detaille*, un Général sous le Premier Empire; 175, *Cazin*, paysage; 182, *van Marcke*, Vaches au pâturage; 177, *M. Mempes*, une Echappée de vue; 181, *Rosa Bonheur*, le Taureau; s. n°, *E. L. Warner*, une Soirée pluvieuse au Broadway (aquarelle); 137, *Detaille*, Cuirassiers avec des prisonniers bavarois. — Salle VIII: 149, *O. Achenbach*, Fête populaire à Naples; 151, *Ary Scheffer*, le Comte Eberhard de Wurtemberg; 152, *Emile Breton*, Couchant de soleil; 102, *K. Becker*, le Pape Jules II, avec Vittoria Colonna, Raphaël, Michel-Ange et le Bramante, devant l'Apollon du Belvédère alors récomment découvert; 186, *W. M. Chase*, le Modèle (pastel); 154, *Vail*, Pare à virer!; 155, *Dumaresq*, Controverse théologique à Genève; 157, *Gérôme*, Mort de César; 268, *Healy*, Guizot. — *L. Knaus*, la Maison du forestier; *F. Oller*, A Porto-Rico; *A. Garcia*, Molina de Porto-Rico, Laveuses, Jeunes filles.

On revient à la Trésorerie (p. 298), et l'on suit F Str. dans la direction de l'E. A dr., dans 10th Str., l'ancien *Ford's Theatre* (pl. D 3), où le président Lincoln fut assassiné le 14 avril 1865 (v. p. LX); l'édifice fait actuellement partie des locaux du gouvernement. En face, une maison (n° 576), désignée par une plaque commémorative et où Lincoln expira, renferme quelques souvenirs de lui. — Plus loin, entre les 8th et 7th Strs., les **bureaux du cadastre général** (*General Land Office*: pl. E 3), pour le mesurage, l'administration et la vente des domaines de l'Etat, bel édifice, avec des pilastres corinthiens. En face, le ***ministère de l'Intérieur** (*Department of the Interior;* pl. DE 3), généralement appelé le *Patent Office* (d'après un de ses bureaux), énorme édifice, long de 138 m. et large de 100 m., avec une colonnade dorique.

Le Patent Office renferme les bureaux du ministère de l'Intérieur, l'Indian Office, etc. (pour les visiter, s'adresser au portier). A l'étage supérieur, quatre salles avec une riche *collection de brevets d'invention et de modèles*. Quelques-uns des modèles les plus intéressants sont exposés au Musée National (p. 295). Le Patent Office délivre près de 30000 patentes par année.

Du côté N. du JUDICIARY SQUARE (pl. E 3), le **bureau des Pensions** (*Pension Office;* pl. E 3; entrée de 9 h. à 4 h.), énorme édifice en briques (long de 120 m. et large de 60 m.) avec une frise en terre cuite, représentant des exploits militaires de mer et de terre. L'intérieur a des colonnes colossales et peut recevoir 20000 pers. à l'occasion de fêtes, de bals, etc. — Du côté S. du Square, le *District Court House* ou le *City Hall*, avec les cours de justice et les bureaux d'administration du district de Columbia (p. 290). Devant, une statue du *président Lincoln*, par Flannery. Non loin, dans le triangle entre 3rd Str. et l'Indiana Av., une statue du général *Albert Pike*.

Non loin au N.-E., au coin des North Capitol et H Strs., l'*imprimerie de l'Etat* (Government Printing Office; pl. F 3; la visite, qui dure de 1 à 2 h., a lieu vers 10 h. et 2 h.; on est conduit), édifice à douze étages, qui a coûté 2 millions de dollars. Au S.-E. du Judiciary Square, dans B Str., entre les 1st et 2nd Strs., le **bureau de Recensement** (*Census Bureau;* pl. E F 4), dont les machines à compter sont intéressantes. Le nombre des employés de ce bureau augmente considérablement tous les dix ans à l'époque du recensement. Ce bureau dépend d'un *ministère du Commerce et des Travaux publics* (Ministry of Commerce and Labor), récemment créé et installé provosoirement au n° 513 de 14th Street.

Nous suivons maintenant la Pennsylvania Av. dans la direction N.-O. A g., le RAWLINS SQUARE (pl. E 4), avec un *monument du général Rawlins* (1831-1869), par J. A. Bailly, et derrière, le *marché couvert* (Center Market). En face, à dr., un *monument équestre du général Hancock*, par H. J. Ellicott. Plus à dr., non loin de 10th Str., une *statue de Benjamin Franklin*, par Plassman et Juvenal. Ensuite à g., entre les 11th et 12th Strs., la **poste** (*Post Office;* pl. P. O., D 3), achevée en 1899, avec une tour haute de 90 m. Cet édifice comprend aussi les bureaux du directeur général des postes des Etats-Unis. Au rez-de-chaussée, un *musée des lettres à destinataires introuvables* (Dead Letter Office Museum; entrée t. l. jours de 9 h. à 4 h.). Plus loin, à g., un *hôtel municipal* (Municipal Building; pl. D 3).

Au N. de là, dans la New York Av., n° 1312, entre les 13th et 14th Strs., se trouvent les ***salles des Anciens** (*Halls of the Ancients;* pl. D 3), bâties par *Franklin W. Smith* (p. 210, 422). Ce sont des reproductions remarquables de constructions égyptiennes, assyriennes, romaines et sarrasines. Entrée, dans la sem., de 9 h. à 6 h., 25 c.

Du vestibule on entre dans une *salle hypostyle égyptienne* (Hall of Gods and Kings), avec 9 hautes colonnes. La *salle de la Haute-Egypte*

(Upper Egyptian Hall) reproduit la cour et l'intérieur d'une vieille maison égyptienne. La *salle du trône d'Assyrie* renferme une reconstruction du trône de Xerxès à Persépolis et des moulages de bas-reliefs de Ninive et de Nimroud au Musée Britannique à Londres. La *salle romaine* reproduit des parties de la maison des Vettii à Pompéi. La *salle sarrasine* avec des moulages d'ornements de l'Alhambra est une reproduction de la maison du Bensaquin à Tanger. — Dans la *salle des Conférences* (Lecture Hall), une grande copie du panorama de la Rome antique, avec l'entrée de Constantin le Grand (312 ap. J.-C.), par H. Bühlmann et A. Wagner. — A côté du bâtiment principal, une «taberna» romaine.

Les RONDS-POINTS *(Circles)* formés par l'intersection des rues et des avenues dans le quartier au N. et au N.-O. des salles des Anciens, sont décorés de monuments: dans le MC PHERSON SQUARE (pl. D 3), une *statue équestre du général Mc Pherson* (1828-1864), par L. P. Rebisso; dans le FARRAGUT SQUARE (pl. C3), une statue de l'amiral Farragut (p. 36), par Vinnie Ream (p. 291); au ROND-POINT THOMAS (*Thomas Circle;* pl. D 2), une *statue équestre du général Thomas* (1816-1870), par J. Q. A. Ward, et une réplique du *Luther* à Worms d'E. Rietschel; au ROND-POINT SCOTT (*Scott Circle;* pl. CD 2), une *statue équestre du général Winfield Scott* (1786-1866), par H. K. Brown (1874), et un beau *monument de Fredr. Hahnemann* (1755-1843), un exèdre avec la statue assise du fondateur de l'homéopathie et quatre bas-reliefs où se voient des scènes de sa vie, œuvre de Ch. H. Niehaus; au ROND-POINT IOWA (*Iowa Circle;* pl. D 2), une *statue équestre du général Logan*, par Franklin Simmons (1901); au ROND-POINT DUPONT (*Dupont Circle;* pl. C2), une statue de l'*amiral Dupont* (1803-1865), par Launt Thompson.

La ***bibliothèque publique** (*Public Library;* pl. E 3), érigée dès 1902 par Andr. Carnegie, s'élève dans le *Mt. Vernon Square,* où l'on parvient en tournant au N.-E. dans la New York Avenue. C'est un édifice en marbre blanc, bâti sur les plans d'Ackerman et de Ross, et qui renferme env. 55000 vol. Non loin, dans K Str., 1439, le bureau de l'*Institut Carnegie,* fondé en 1902 par Carnegie avec une donation de 10 millions de dollars. Il est destiné à favoriser les recherches et l'application pratique des découvertes scientifiques en mettant des capitaux considérables à la disposition des savants.

A l'extrémité S. de la ville se trouve l'**Ecole militaire** (*Army War College;* pl. E 6; tramway de 7th Str.), fondée en 1903, et dont la terrasse est ornée d'une *statue de Frédéric le Grand,* offerte aux Etats-Unis par Guillaume II; des monuments d'*Alexandre le Grand,* de *César* et de *Napoléon,* doivent y être érigés plus tard. De vastes *casernes d'artillerie* (Washington Barracks) s'y rattachent. — A env. 2 kil. au N.-E. (tramway de M Str.), sur l'*Anacostia,* l'**arsenal de marine** (*Washington Navy Yard;* pl. G 5; entrée de 9 h. à la nuit tombante), avec une fonderie de canons de marine, des fabriques de vivres pour les marins, un musée et d'autres curiosités. — Non loin au N., la *caserne de la marine* (Marine Barracks; pl. G 5; musique en été le lundi à 11 h. du matin), et plus loin à l'E., le cimetière dit *Congressional Cemetery* (pl. H 5) avec les tombeaux de beaucoup d'hommes d'Etat américains, la *prison* (U. S. Jail) et l'*hospice des pauvres* (Alms House). Du côté S. de l'Anacostia, le grand *asile des Aliénés* (Government Hospital for the Insane; pl. G 6; 1500 pensionnaires). — De la prison on va par la

Massachusetts Av. au (1/4 d'h.) *Lincoln Square* (pl. GH 4), avec un groupe commémoratif de l'Abolition de l'esclavage (*Emancipation*), œuvre de Thomas Ball (1875); le nègre qu'on y voit est Archer Alexander, le dernier esclave détenu dans l'Etat de Missouri sous le régime de la loi d'esclavage. Des tramways et des omnibus nous ramènent de là au Capitole et à la ville.

L'observatoire de Marine (*Naval Observatory;* pl. A 1; ouvert de 9 h. à 3 h.), à l'extrémité N.-O. de la ville, est parfaitement organisé. — L'anc. observatoire sert auj. de *musée de l'Hygiène* (pl. B 3; public t. l. jours de 9 h. à 2 h.); dans les jardins, la statue du *Dr Benjamin Rush* (1745-1813). — Au N. de là, le *rond-point Washington* (Washington Circle; pl. B3), avec une *statue équestre de Washington*, par Clark Mills, et le *bureau météorologique et des signaux* (Signal Office & Weather Bureau; pl. B 2), au coin des M et 24th Strs., ouvert t. l. jours de 9 à 2 h. (les dispositions destinées à prévoir le temps sont intéressantes).

L'institut des Sourds-Muets (*Columbia Institute for the Deaf and Dumb;* pl. G 2), à *Kendall Green*, est la seule école supérieure (College) de sourds-muets du monde. Dans le parc, un groupe en bronze par Dan. C. French: Gallaudet, fondateur de l'enseignement des sourds-muets aux Etats Unis, instruisant une jeune sourde-muette (1888).

Promenade intéressante en voit. (p. 289) ou en tramway à l'***hôtel des Invalides** (*Soldiers' Home;* au delà de pl. E 1), pour 750 invalides, dans un beau parc du côté N. de la ville, à 5 kil. du Capitole. Le chemin passe à la *Howard University* (pl. E 1), université pour jeunes gens sans distinction de couleur ni de sexe, fondée en 1867 (900 étudiants). Les jardins de l'hôtel des Invalides offrent de jolis points de vue (Capitol Vista, etc.); il y a une *statue du général Scott* (p. 302), fondateur de l'hôtel, par Launt Thompson. — Au N. de là, le *National Military Cemetery*, où reposent les généraux Logan et Kearney et 7000 soldats. A l'O., à côté, le *Rock Creek Cemetery*, avec une *statue en bronze par Aug. St. Gaudens, sur le tombeau entièrement caché d'une Mrs. Henry Adams. — A l'E. du Soldiers' Home Park, la grande *université catholique* (160 étudiants), fondée en 1889. — On s'en retourne en passant au *Glenwood Cemetery* (pl. F 1).

Georgetown (pl. AB 2) ou *West Washington* (tramway), à l'O. du *Rock Creek*, avec de grandes minoteries, est la dernière station navale du Potomac et le port d'importation du district de Columbia. Georgetown possède la belle *Georgetown University*, fondée par les Jésuites en 1788 (650 élèves; bibliothèque de 83000 vol. dite Riggs Memorial Library). Elle comprend aussi la *Waggaman Gallery*, O Str., 3300 (entrée, v. p. 289), qui contient des aquarelles hollandaises, des porcelaines du Japon, des bronzes, des armes, des articles en jade et des ivoires. Au N., un *couvent de la Visitation* (pl. A 2). Dans l'*Oak Hill Cemetery* (pl. B 2), le tombeau de J. Howard Payne (p. 65).

Au N. de Georgetown, au bord du Rock Creek (tramways de Washington en 1/2 h.), le **jardin zoologique** (pl. B 1; entrée gratuite), dirigé par l'Institut Smithson (p. 296). Il mesure 60 hect. de superficie, mais il ne contient encore que peu d'animaux, tels que des buffles, des élans, des castors et des chiens des prairies. Il y a une grande volière. Au N., le ***parc du Rock Creek**, avec une superficie de 650 hect. et de beaux paysages, s'étend jusqu'à l'extrémité N. du district de Columbia. — Au sommet du *mont St-Alban*, près de *Woodley*, au N.-O. de Georgetown, une croix celtique (Peace Cross) a été érigée en commémoration de la guerre hispano-américaine. Belle vue sur Washington.

A Arlington et au National Cemetery, excursion fort intéressante. Si l'on ne veut pas faire tout le trajet en voiture (v. p. 289), prendre le

tramway jusqu'à l'*Union Station* (pl. A 2), à l'extrémité N. de l'*aqueduc* (pl. A 3), franchir le pont (omn. aller et retour 5 c.) et continuer en tramway électrique, jusqu'à ($1/4$ d'h.) l'entrée N.-O. du cimetière près du *Fort Myer* (aller et retour 15 c.). On bien on peut prendre t. les heures le tramway électr. au coin de la Pennsylvania Av. et de $13^1/_2$ Str. (pl. D 3) jusqu'à la porte Sherman du cimetière, en traversant le Long Bridge (p. 298; aller et retour, 20 c.). Des omnibus (pas indispensables) se trouvent à la porte du Fort Myer pour faire le tour du cimetière (25 c.; on peut s'arrêter à Arlington House et continuer avec la voit. suivante). Le **National Cemetery** (pl. A 4, 5), contient les tombes de plus de 16000 soldats. Arlington House, au milieu des jardins, à 60 m. au-dessus du fleuve, a été autrefois la demeure de *George Washington Parke Custis* (petit-fils de Washington) et plus tard du général *Robert Lee* (p. 227), qui épousa une Miss Custis. Belle vue sur Washington. Dans le voisinage, les tombeaux du général *Sheridan* (m. 1888), de l'amiral *Porter* (m. 1891), du gén. *Lawton* (m. 1899) et d'autres officiers. Au S., une fosse commune qui contient les restes de 2111 soldats dont les noms sont inconnus. Les marins qui ont péri lors de l'explosion du «Maine» en 1898 et d'autres victimes de la guerre avec l'Espagne sont aussi inhumés dans la partie S. du cimetière.

De Washington à Mt. Vernon, 15 M., bateau à vap. (départ du 17th Str. S. W.; pl. E 5), t. l. jours, sauf le dim., à 10 h. du m. et 2 h. $1/2$ après midi (1 h. $3/4$ en hiver), pour être de retour à Washington, après 2 h. d'arrêt à Mt. Vernon, à 2 h. $1/4$ et 6 h. $1/4$ (1 h. 40 et 5 h. $1/4$ en hiver), 75 c aller et retour, y compris l'entrée à Mt. Vernon. [Il y a aussi un tramway électrique de Washington à Mt. Vernon par Alexandria; 50 c. aller et retour]. — Le vapeur descend le *Potomac*. — 6 M. $1/2$ **Alexandria** (*Braddock Ho.*, $ 2; *Fleischmann Ho.*, $ 2, ch. dep. $ 1), ville de 14588 hab., vieille cité de la Virginie, possède l'église que fréquentaient Washington et Lee (on montre encore leurs stalles) et quelques maisons anciennes. Il y a aussi près d'Alexandria un cimetière national avec 4000 tombes. — On passe plus loin aux anciens *Forts Foote* (à g.) et *Washington*.

15 M. **Mount Vernon**, vieille maison en bois, située sur la rive à 60 m. au-dessus du fleuve, offre une vue superbe. La propriété, nommée d'abord *Hunting Creek* et comprenant 3200 hect., échut en 1752 à George Washington, par héritage de son frère Lawrence, qui l'avait débaptisée en l'honneur de son commandeur, l'amiral anglais Vernon. La partie centrale de la maison a été construite par Lawrence; les ailes, par George. En 1859, la société des dames de Mt. Vernon (Mt. Vernon Ladies' Association) acheta la maison, avec 80 hect. de terrain, pour le prix de $ 200 000 et la rétablit autant que possible dans son état primitif. — En montant du débarcadère à la maison, on passe au simple tombeau de *George Washington* et de sa femme Marthe (1730-1802). La maison (entrée, 25 c.) renferme des souvenirs de Washington et de son époque. Beaux jardins avec quelques vieux arbres plantés par Washington, Jefferson et Franklin.

De Washington au Cabin John Bridge: 7 M., chemin de fer électr. dit Washington & Great Falls Electric Railway, qui part de l'Union Station à Georgetown (p. 303) dans la direction du N.-O. et longe les «palissades» du Potomac La route (Conduit Road), qui suit la voie à dr., est très fréquentée par les cyclistes. A env. 5 kil. à g. on aperçoit les *petites chutes du Potomac*, hautes de 12 m. 1 kil. plus loin, le *Glen Echo Park*, le quartier général de la société de la Croix-Rouge. — Le *Cabin John Bridge* est un aqueduc en pierre, construit de 1857 à 1864, avec 69 m. 50 d'ouverture (pont Adolphe à Luxembourg: 84 m. d'ouv.). Env. 8 kil. plus loin, les **grandes chutes du Potomac*, hautes de 27 m.

De Washington à Norfolk (v. la *carte*, p. 241): 196 M., bateau à vapeur t. l. jours, à 6 h. $1/2$ de l'après-midi; départ de l'extrémité S. de 7th Str. S.W. (pl. E 5); prix: $ 3 (salon, $ 1 à 3; 2e cl., $ 2, y compris les lits). Arrivée à 8 h. du mat. — Jusqu'à *Mt. Vernon*, v. ci-dessus. Ensuite jusqu'à (105 M.) *Point Lookout* (à g.), v. p. 288. Le bateau entre ici dans la baie de Chesapeake (p. 286). — 184 M. *Fort Monroe* (Old Point Comfort), v. p. 391. — 192 M. *Newport News*, v. p. 390. — 196 M. *Norfolk*, v. p. 390.

EXCURSIONS EN CHEMIN DE FER: à *Annapolis* (p. 287), à *Harper's Ferry* (p. 307), à la *vallée de la Shenandoah* (p. 404), etc. — De Washington à *Chicago*, v. R. 44; à *Baltimore*, v. R. 41; à *New York*, v. R. 30; à *Richmond*, v. R. 64; à *la Nouvelle-Orléans*, v. R. 66.

43. De Pittsburg à Chicago.

A. Par Crestline et Fort Wayne.

468 M. PENNSYLVANIA RAILROAD, en 12 h. $^1/_2$ à 14 h. (prix $ 12; wagon-lit, $ $2^1/_2$). — De New York à Chicago par cette route, v. R. 46 *A*.

Pittsburg, v. p. 275. La ligne franchit l'*Allegheny River* (p. 276), traverse *Allegheny City* (p. 279) et suit quelque temps la rive dr. de l'*Ohio*. — 25 M. *Rochester* (216 m.), au confluent de l'Ohio et du *Beaver River*, dont la ligne suit maintenant la rive au N. (dr.). — 30 M. *Beaver Falls*. — 45 M. *Enon* (303 m.); la ligne entre dans l'*Etat d'Ohio* (v. p. 308). — 83 M. *Alliance* (335 m.); embranch. sur *Cleveland* (p. 309). — 101 M. *Canton* (hôt.: Mc Kinley, $ $2^1/_2$ à 4; Barnet Ho., $ 2 à $2^1/_2$), ville de 30 667 hab., dans un district riche en froment, patrie du président Mc Kinley (p. 224), auquel on y a élevé un monument. — 175 M. *Mansfield*, ville manufacturière de 17 640 hab. — 189 M. *Crestline* (356 m.), point de jonction de lignes pour Toledo, Cleveland, Cincinnati, Indianapolis, etc. — 201 M. *Bucyrus* (6560 hab.), sur le *Sandusky River*. — 288 M. *Van Wert*, sur la frontière de l'Etat d'*Indiana* (v. p. 312).

320 M. **Fort Wayne**, centre important de voies ferrées (v. p. 313, 365). De là, la ligne est à peu près la même que celle décrite p. 306. — 360 M. *Warsaw*, sur le *Tippecanoe River*; 384 M. *Plymouth*; 415 M. *Wanatah*; 424 M. *Valparaiso* (p. 319). La ligne s'approche du *lac Michigan* (à dr.). Puis, plusieurs stations de banlieue.

468 M. **Chicago** *(Canal Str. Station)*, v. p. 325.

B. Par Columbus et Logansport.

507 M. PITTSBURG, CINCINNATI, CHICAGO & ST. LOUIS RAILROAD (Pennsylvania «Pan Handle Line», v. p. 270), en 16 h. à 19 h. (prix du trajet, comme ci-dessus).

Pittsburg, v. p. 275. La ligne se dirige à l'O. et traverse l'étroite bande du territoire de la *Virginie occidentale* (West Virginia) mentionnée p. 270. — Au delà de (42 M.) *Wheeling Junction*, le train franchit l'*Ohio* et entre dans l'*Etat d'Ohio* (p. 308). — 43 M. *Steubenville* (223 m.; pron. styoub'nville; Imperial, $ 2 à $2^1/_2$; Lacy, dep. $ 2), ville manufacturière de 14 350 hab., sur la rive O. de l'Ohio. — 92 M. *Dennison*; 124 M. *Coshocton*; 138 M. *Trinway* (embranch. sur *Cincinnati*, p. 361); 160 M. *Newark* (p. 308).

193 M. **Columbus**. — HÔTELS: *Chittenden*, *Hartman*, dep. $ 3; *Grand Southern*, $ $2^1/_2$ à 5; *Neil Ho.*, ch. dep. $ 1; *Park Hotel*, dep. $ 2, ch. dep. $ 1; *Smith's European Hotel*. — TRAMWAYS: dans les rues principales. — POSTE *(Post Office)*, Capitol Sq., au coin des State et Third Strs.

Columbus (227 m.), capitale de l'Etat d'Ohio, est une ville florissante de 125 560 hab., sur la rive E. du *Scioto*, avec un important commerce, des fabriques de quincaillerie, d'objets en acier et d'instruments aratoires, ainsi que des carrosseries (valeur totale des produits en 1900: 40 millions de doll.). Les rues sont larges et bien pavées; *Broad Str.* est, entre autres, une belle rue longue de 11 kil. et bien ombragée. Le *Capitole* (State Capitol) est un grand édifice construit sur le modèle du Panthéon, qu'entoure un petit parc où il y a quantité de petits écureuils gris apprivoisés. Parmi les autres édifices, on remarque surtout: l'*Université* (Ohio State University; 1735 étudiants), l'*asile des Aliénés*, l'*asile des Sourds-Muets*, le *pénitencier*, les *casernes* (avec un joli parc), le *palais de Justice*, l'*école de médecine* (Starling Medical College), l'*asile des faibles d'esprit*, l'*asile des Aveugles* et la *Chambre de Commerce*. A l'extrémité N. de la ville, le joli **Goodale Park*.

De Columbus à *Cincinnati*, v. p. 357. En outre, chemins de fer pour *Toledo Cleveland*, *Indianapolis*, etc. Tramway électr. pour Indianapolis, v. p. 356.

Le train passe ensuite à plusieurs stations sans importance. 240 M. *Urbana* (6068 hab.), point de jonction de différentes lignes; 266 M. *Piqua* (12 172 hab.). — 276 M. *Bradford Junction;* la ligne se bifurque: à g. sur Indianapolis (p. 355) et St. Louis (p. 366), à dr. sur Chicago. — 297 M. *Union City* (p. 365), où on entre dans l'*Etat d'Indiana*. — 350 M. *Marion* (11 862 hab.; p. 356). 386 M. *Anoka Junction* (p. 356). — 390 M. **Logansport** (184 m.; hôt.: *Barnett*, $2½ à 3; *Johnston*, $2), ville de 16 204 hab., au confluent du *Wabash River*, de l'*Eel River* et du *Wasbash & Erie Canal*, est un centre important de voies ferrées (v. p. 357). — 415 M. *Winamac;* 466 M. *Crown Point*.

507 M. **Chicago** *(Canal Str. Station)*, v. p. 325.

44. De Baltimore à Chicago.

860 M. Baltimore & Ohio Railroad, en 26 h. ¾ (prix, $17; wagon-lit, $5). Il y a quelques beaux paysages. — De New York à *Chicago* par cette route, v. R. 46 *G*.

De Baltimore à (40 M.) *Washington*, v. R. 41 *B*. Plus loin, la ligne se dirige au N.-O. et traverse le *Maryland* (p. 269). — 76 M. *Dickerson*; à g., le *Potomac* devient visible. — 83 M. *Washington Junction*.

Embranch. sur (15 M.) *Frederick*, ville de 9296 hab. Dans le cimetière du Mt. Olivet repose Fr. Scott Key (p. 246), auquel un monument dû à Alex. Doyle a été érigé en 1898.

84 M. *Point of Rocks* (70 m.); le train passe dans un tunnel qui traverse une saillie des *Catoctin Mts.*, une ramification des Montagnes Bleues.

La vallée se rétrécit; les montagnes deviennent plus escarpées. — 93 M. *Weverton* (76 m.; embranch. de 24 M. sur *Hagerstown*,

p. 269), où eut lieu la bataille du South Mountain, le 14 sept. 1862. Paysage très pittoresque. Le train franchit le Potomac et entre dans l'*Etat de la Virginie occidentale* (v. p. 270).

96 M. **Harper's Ferry** (85 m.; hôt.: *Conner's*, *Gatrell Ho.*, $2; *Morrell Ho.*, *Hill Top Ho.*, *Lockwood Ho.*, sur la hauteur), dans un beau site sur une langue de terre au confluent du Potomac et de la *Shenandoah*, entre les *Maryland Heights* et les *Virginian* ou *Loudoun Heights*. La petite ville (1675 hab., y compris *Bolivar*) est connue par la révolte de John Brown (v. ci-dessous), un des événements qui précédèrent la guerre de Sécession. La salle d'armes et l'arsenal, détruits pendant cette guerre, n'ont pas été reconstruits.

Dans la nuit du 16 oct. 1859, John Brown (p. 209), à la tête d'une troupe d'env. 20 abolitionnistes (p. LX) armés, pénétra par le pont dans Harper's Ferry et occupa l'arsenal dans l'intention de délivrer les esclaves nègres et de faire des Montagnes Bleues la base des opérations stratégiques de la guerre contre les esclavagistes. Mais les nègres ne se soulevèrent pas, et après une lutte de dix jours, Brown et la plupart de ses compagnons furent pris ou tués par un détachement de troupes de marine, qui vint renforcer la milice de Virginie. Le petit hangar aux machines (John Brown's Fort) près de la gare, dans lequel Brown opposa sa dernière résistance, a été transféré dans un petit parc au bord de la Shenandoah, à env. 6 kil. de Harper's Ferry. John Brown et six de ses compagnons furent pendus, le 2 déc., près de Charlestown (p. 404), à 16 kil. au S.-O.

Promenade intéressante de la gare au (5 à 10 min.) sommet du contrefort de la montagne (à env. 90 m. au-dessus du fleuve), avec une belle vue sur la jonction des fleuves et la porte naturelle, que leurs eaux ont creusée dans le roc des Montagnes Bleues. Immédiatement au-dessous, du côté de la Shenandoah, se trouve *Jefferson's Rock*, une singulière formation rocheuse. De là, on peut suivre le sentier à une grande hauteur au-dessus de la Shenandoah, continuer par la route carrossable en passant au grand *Storer College* et monter au (1 kil. 1/2) sommet de la croupe de montagne, les *Bolivar Heights*, d'où l'on a une vue superbe de la riche et fertile *vallée de la Shenandoah* ou vallée de Virginie (p. 404); au fond, les Alléghanys, à 50 kil. de distance. Au N., le champ de bataille d'*Antietam* (p. 404). — Belle promenade en voiture par la route qui contourne la saillie de la montagne au pied des rochers. — L'ascension des **Maryland Heights** (443 m.), avec une belle vue, demande 1 h. 1/2: monter par le chemin cavalier au delà du pont du Potomac à g.; 1 h. après, prendre à g. le chemin le plus mauvais en apparence.

La ligne quitte le Potomac. — 103 M. *Shenandoah Junction*, point de jonction de la ligne pour la vallée de la Shenandoah (R. 67). — 114 M. *Martinsburg;* embranch. sur Harrisburg (p. 270). La ligne franchit le *North Mt.* (167 m.) et s'approche de nouveau du Potomac (à dr.), sur l'autre rive duquel se montrent les ruines de *Fort Frederick* (1755). Plus loin, la ligne longe le fleuve tortueux, encaissé entre des montagnes à pic. 144 M. *Sir John's Run*, qui doit son nom à sir John Sinclair, quartier-maître du général Braddock. — Au delà de (184 M.) *Patterson's Creek*, le train traverse le Potomac et repasse dans l'Etat du Maryland. — 192 M. *Cumberland* (195 m.; Queen City Hotel, avec le buffet de la gare, $2 à 3), ville de 17 128 hab., où il y a de grands laminoirs et des verreries.

Cumberland est le point de jonction d'une ligne pour (150 M.) *Pittsburg* (p. 275), qui traverse la pittoresque *vallée du Youghiogheny*, par *Connellsville* et *Mc Keesport*.

La ligne continue à longer le Potomac; paysage varié et pittoresque. — 216 M. *Keyser* (244 m.); le train franchit deux fois le Potomac, le quitte à (221 M.) *Piedmont* (283 m.) et commence à gravir les **Alléghanys** *(Allegheny Mountains)*. — 228 M. *Frankville* (518 m.); 233 M. *Swanton Water Station* (695 m.); 237 M. *Altamont* (798 m.), point culminant de la ligne, qui s'abaisse ensuite lentement et traverse d'abord les *Glades*, région à peu près plane sur la crête des Alléghanys, où se trouvent les sources du *Youghiogheny*. — 241 M. *Deer Park Hotel* (743 m.), grand hôtel d'été (dep. $ $3^1/_2$); 243 M. *Mountain Lake Park* (Hotel, $ 2 à 3); 246 M. *Oakland* (722 m.; hôt.: Oakland, $ $2^1/_2$-4; Glades, $ 2 à 3), dans un beau site, fréquenté en été; 256 M. *Terra Alta* (775 m.). La ligne descend, par des échancrures et des tunnels en grand nombre, dans la vallée du *Cheat River,* qu'elle franchit à (267 M.) *Rowlesburg* (424 m.; *vue à dr.); puis elle remonte à pic à la crête du *Laurel Hill.* 273 M. *Anderson* (565 m.). — 275 M. *Tunnelton* (555 m.); puis, le *Kingwood Tunnel,* long de 1200 m. — 281 M. *Newburg* (370 m.). — 294 M. *Grafton* (303 m.; 5650 hab.), sur le *Tygart's Valley River;* la ligne débouche des montagnes et se détachant à dr. du chemin de fer pour Parkersburg, Cincinnati et St. Louis (p. 360), elle descend au N.-O. au bord du *Tygart's River.* — 316 M. *Fairmount* (266 m.), sur la *Monongahela* (p. 276) qui y devient navigable; le train s'engage dans la gorge pittoresque du *Buffalo Creek* et traverse le sommet du col (350 m.) dans un long tunnel. Puis, il redescend le long du *Fish Creek* et passe dans plusieurs tunnels. — 382 M. *Moundsville* (195 m.), sur la rive g. de l'Ohio.

Cet endroit doit sont nom à un tumulus (mound) indien, haut de 21 m. sur 250 m. de circonférence, dans lequel on a trouvé deux chambres funéraires et trois squelettes (v. p. 364).

389 M. *Benwood;* la ligne franchit le fleuve et entre dans l'*Etat d'Ohio* (p. 309). De là, les horloges des gares sont réglées sur l'heure centrale (Central Time; p. XXXVI).

Wheeling (196 m.; hôt.: *Windsor*, $2 à 3; *McClure Ho.*, $ $2^1/_2$ à $3^1/_2$), sur l'Ohio, à 6 kil. en amont de Benwood, est la plus grande ville de la Virginie Occidentale (38878 hab.); importantes fabriques de clous, de quincaillerie, de poterie et d'objets en verre (valeur des produits en 1900, $ 16750000). Chemins de fer pour Pittsburg (p. 275), etc.

390 M. *Bellaire* (199 m.); la ligne quitte l'Ohio et se dirige ensuite à l'O. — 469 M. *Zanesville* (216 m.; hôt.: Clarendon, $ $2^1/_2$ à $3^1/_2$; Rogge, $ 2 à $3^1/_2$), ville manufacturière de 23538 hab., au confluent du *Muskingum* et du *Licking River.* Un pont, long de 155 m., franchit le Muskingum. — 494 M. *Newark* (250 m.; hôt.: Warden, dep. $ 2), ville industrielle de 18157 hab., point d'intersection du Pittsburg, Cincinnati & St. Louis Railroad (p. 305). Plus loin, le train se dirige au N.-O. — 556 M. *Mansfield* (p. 305); 582 M. *Chicago Junction,* où la ligne se bifurque: à g. sur Chicago, à dr. sur (29 M.) *Sandusky* (p. 258). Les stations suivantes sont sans importance. 670 M. *Defiance* (p. 365); 707 M. *Auburn Junction*;

748 M. *Milford Junction*; 840 M. *Rock-Island Junction*; 841 M. *South Chicago.*

860 M. **Chicago** (*Grand Central Station*), v. p. 325.

45. De Buffalo à Chicago.

A. Par le Lake Shore & Michigan Southern Railroad.

540 M. Chemin de fer, en 13 à 18 h. (prix $14; wagon-lit ou wagon-salon, $3). Cette ligne contourne la rive S. du *lac Erie* (p. 223). De New York à Chicago par cette route, v. R. 46 *B*.

Buffalo, v. p. 222. Plusieurs petites stations. 32 M. *Silver Creek.* — 40 M. *Dunkirk*, (Gratiot, dep. $2; Erie, $2 à 2$^1/_2$), première station importante, où la ligne se soude à celle de l'Erie Railway (v. p. 323). Jolies échappées à dr. sur le lac Erie. — 49 M. *Brocton Junction* (embranch. sur Chautauqua, etc.), v. p. 280. — 58M. *Westfield*, point d'intersection de l'ancienne route militaire dite Old Portage Road, construite en 1753 par des explorateurs français. — 68 M. *State Line*; le train entre en *Pennsylvanie* (p. 229).

88 M. **Erie** (hôt.: *Reed Ho.*, $2 à 4$^1/_2$; *Liebel Ho.*, $2 à 2$^1/_2$; *Union Depot Hotel; Massasauga Point*, au bord du lac), ville de 52 733 hab., avec un commerce actif, sur le lac Erie, est située sur l'emplacement d'un fort français de 1749; c'était le quartier général du commodore Perry (p. 83), qui battit la flotte anglo-canadienne en 1813. Son bon port naturel est abrité par l'île dite *Presque Isle*, qui le précède. Erie possède un bel *hôtel des Invalides* (Pennsylvania Soldiers' and Sailors' Home). Des lignes partent de là pour Philadelphie (v. R. 35), Pittsburg (v. p. 280), etc. — 103 M. *Girard* (p. 280). — 108 M. *Springfield*; la ligne entre dans l'*Etat d'Ohio* (le «Buck-eye State», ou Etat des Châtaigniers, qui doit son nom au «buckeye» ou châtaignier à fleurs jaunes qu'on y voit partout). — 129 M. *Ashtabula*; embranch. sur Oil City, Pittsburg, etc. 154 M. *Painesville*; embranch. sur Pittsburg également. 161 M. *Mentor*, jadis la résidence du président Garfield dont la maison blanche s'aperçoit à g. au delà de la gare.

183 M. **Cleveland.** — Gares: *Union Depot* (pl. C 1-2), à l'extrémité de Bank Str.; *Erie Depot* (pl. C 2), près du viaduc; *New York, Chicago & St. Louis Railroad* (pl. E 3), Broadway; *Cleveland, Canton & Southern Railroad* (pl. D 2), Ontario Str.; *Valley Depot* (pl. C 2), South Water Str.

Hôtels: *Hollenden* (pl. a; D 2), Superior Str., au coin de Bond Str., grande maison, ch. dep. $1; *Euclid* (pl. h; D 2), Euclid Av., ch. dep. $1, av. bain dep. 1^1/_2$; *Colonial*, dans la Colonial Arcade (p. 310); *Forest City* (pl. d; C 2), Monument Park, $2 à 3; *Kennard* (pl. e; C 2), $2 à 3; *American* (pl. f; C 2), $2 à 2$^1/_2$; *Beverley* (pl. g; E 2), Euclid Av., 430, dep. 2^1/_2$; *Hawley Ho.*, $2, ch. dep. 75 c.; *Baldwin* (pl. i; D 2), pour hommes, ch. dep. $1.

Restaurants: **Hollenden*, v. ci-dessus; *Lennox*, au coin de l'Euclid Av. et d'Erie Str.; *Bæhmke*, Erie Str., 250; *Savarin*, Ontario Str.; *Stranahan*, dans l'Arcade.

Tramways électriques: dans les rues principales et dans toutes les directions (trajet dans la ville, 5 c.). — Fiacres: de la gare à l'hôt., 1 pers., 50 c., y compris les bagages; 1 h., 1^1/_2$; autres courses, en proportion; après 11 h. du s., 50 c. de plus.

THÉÂTRES: *Opera House* (pl. D 2), Euclid Av.; *Empire Theatre* (pl. 12; D 2), pour opérettes; *Colonial Theatre* (pl. 11; D 2), pour vaudevilles; *Lyceum Theatre* (pl. C 2); *Star Theatre* (pl. D 2); *Cleveland Theatre* (pl. C 2).

POSTE, Superior Str., entre les Bank et Seneca Strs. (pl. C 2; jusqu'à l'achèvement du nouvel édifice mentionné ci-dessous).

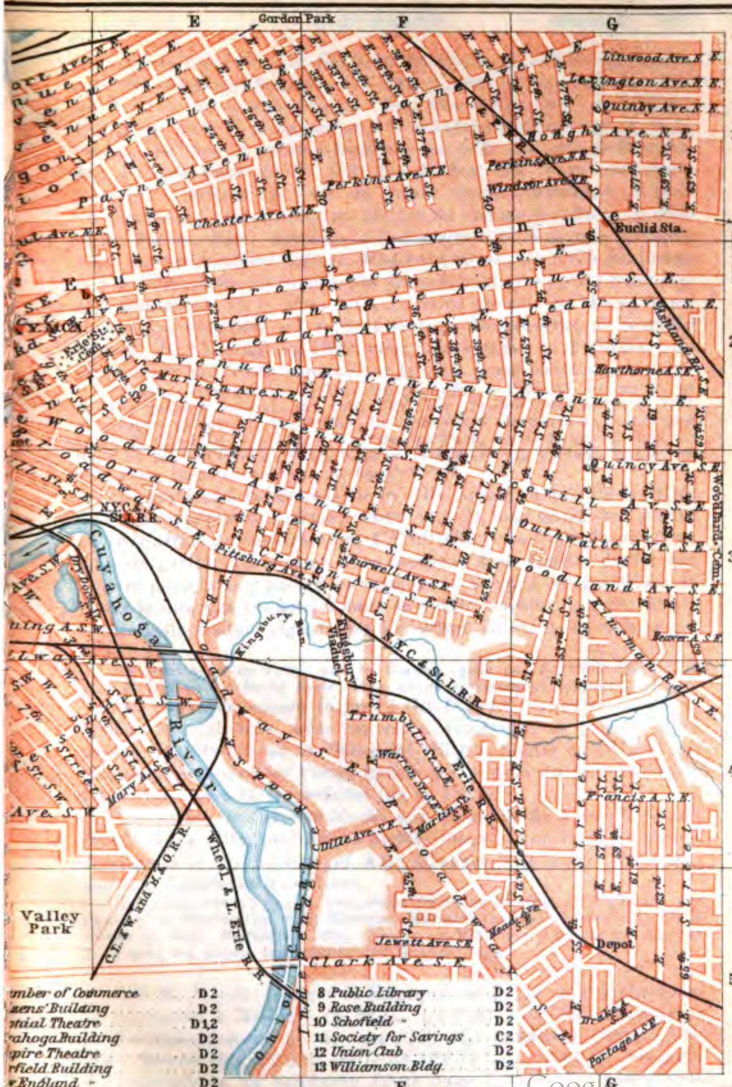
Cleveland (177 m.), ville de 381 768 hab. (en 1900; et 414 950 en 1903), la plus grande de l'Etat d'Ohio et l'une des plus grandes cités manufacturières des Etats-Unis, est située sur la rive S. du lac Erie, à l'embouchure du petit *Cuyahoga*. Ses larges rues bien pavées, ses boulingrins verdoyants, ses squares et ses arbres en grand nombre («Forest City») lui donnent un aspect des plus riants.

Cleveland a été fondée en 1796 par des colons de Connecticut, mais elle ne se développa que lentement jusqu'à l'ouverture du canal de l'Ohio, qui relie le lac Erie à l'Ohio (1834). En 1820 elle ne comptait que 150 hab. et 1000 en 1830, mais elle en avait déjà 43 417 en 1860, 160 146 en 1880 et 261 353 en 1890. Cleveland a des chantiers de construction navale très importants. Les produits de ses vastes usines de fer et de ses aciéries s'élèvent à une valeur annuelle de 40 millions de doll. Cleveland possède les bureaux de la Cie. dite Standard Oil Co. (p. 311) et un excellent port (p. 311), d'où elle se livre à un commerce important. Les fabriques sont situées pour la plupart dans la vallée du fleuve ou dans West Cleveland (quartier occidental). Valeur totale des produits manufacturés en 1900: 140 millions de doll.

SUPERIOR STREET (pl. C-F 2-1), la principale artère du commerce de la ville, est une belle et large rue, dont l'extrémité O. est bordée de maisons de commerce importantes, entre autres, le *Perry-Payne Building* (nos. 103-109). La rue s'élargit bientôt pour former le **Monumental Park* ou *Public Square* (pl. C D 2), avec les monuments *des Guerriers* et du *général Moses Cleaveland* (1754-1806), fondateur de la ville qui lui doit son nom. Au coin N.-E. du square, on construit le nouveau *Federal Building*, qui contiendra la *poste* (pl. P. O., D 2), la *douane* et le *palais de Justice*. Au coin N.-O. s'élève l'ancien *palais de Justice* (Court House; pl. C 2) et à côté, l'*American Trust Building* (14 étages). Du côté N., au coin d'Ontario Str., le bel édifice de la **société d'Epargne* (Society for Savings; pl. 1, C 2), fondée en 1849 et qui renferme actuellement des fonds d'épargne s'élevant à plus de 45 millions de dollars. La société n'a pas d'actionnaires et le total des bénéfices est distribué entre les 73 000 dépositaires. Belle *vue du toit. A côté, la *chambre de Commerce* (Chamber of Commerce; pl. 2, C D 2). — Dans Superior Str., au delà du Federal Building, s'élève le bel hôtel de ville (*City Hall*; pl. D 2), avec la *bibliothèque publique* (Public Library; pl. 10, D 2; 212 000 vol.). — Un peu au N. de là est l'immense *arsenal* (New Central Armory; pl. D 1), où ont lieu des assemblées, des expositions de chevaux, etc.

*EUCLID AVENUE (pl. D-G 2-1), qui commence au coin S.-E. du Public Square, est d'abord une importante artère du commerce, mais elle offre plus loin une série de beaux immeubles, avec de jolis jardins bien ombragés. A g., l'*ARCADE (pl. D 2), passage long de 120 m., large de 55 m. et haut de 43 m., qui s'étend jusqu'à Superior Str., et à dr., la COLONIAL ARCADE, qui va jusqu'à Prospect Str.


CLEVELAND
1 : 36.500
Ft.
M.
LAKE ERIE
Harbor
East Breakwater
West Breakwater
Life Saving Sta.
Union Depot
County Court Ho.
Cleveld. Th.
Court Ho.
Lyc.
P.O.
Public Sq.
Cent. Pol. Sta.
Erie Dep.
B.&O. Dep.
Viaduct
Canal Rd. N.W.
Old River Bed
Old River
L.S.&M.S.R.R.
Old River Ave. N.W.
Crescent Ave. N.W.
Water Works
Stone Ave. N.W.
Hermann Ave.
Tillman Ave. N.W.
Detroit Street
Clinton Ave.
Vermont Ave.
Washington Ave.
Division Ave. N.W.
Church Ave. N.W.
Franklin Ave. N.W.
Majestic Th.
Reservoir Park
Woodbine A. N.W.
Bridge Ave.
Carroll Ave.
Lorain Avenue
Franklin St.
Bridge Ave. N.W.
Cem.
Chatham Ave.
Monroe Ave. S.W.
Monroe Cemetery
Jewish Cem.
Freeman A.
Abbey Ave. S.W.
Fairfield A.
Kenilworth
Starkweather
Auburn Ave. S.W.
Bailey Ave. S.W.
C.C.C. & St. L. R.R.
Walworth Ave.
Ravine Ave. S.W.
Barber Ave. S.W.
Vega Ave. S.W.
Wade Ave. S.
W. Cem.
Seymour Ave. S.W.
Erin Ave. S.W.
Walton Ave. S.W.
Cem.
Castle Ave.
Clark Ave. S.W.
Clark Avenue
Scranton Road
Rowley Ave.
Buhrer Ave.
Holmden Ave.
Trent Ave. S.W.
Newark Ave. S.W.
Wade Ave. S.W.
Train Ave.
C.C.W.&I.R.R.
Walworth Ave. S.W.
Fulton Rd.
Carter Rd.
Scranton Rd. N.W.
University Rd.
Brevier A. S.W.
Branch Ave.
Mentor Ave. S.W.
Rocky River
Yacht Cl.
A
B
C
1
2
3
4
5


E
F
G
Gordon Park
1
2
3
4
5
Linwood Ave. N.E.
Lexington Ave. N.E.
Quinby Ave. N.E.
Hough Ave. N.E.
Perkins Ave. N.E.
Windsor Ave. N.E.
Chester Ave. N.E.
Payne Avenue
Euclid Avenue
Euclid Sta.
Prospect Ave. S.E.
Carnegie Avenue S.E.
Cedar Ave. S.E.
Central Avenue S.E.
Hawthorne A. S.E.
Marion Ave. S.E.
Scovill Avenue
Quincy Ave. S.E.
Outhwaite Ave. S.E.
Woodland Av. S.E.
Woodland Avenue
Orange Avenue
Croton Ave. S.E.
Burwell Ave. S.E.
Pittsburg Ave. S.E.
Woodland Cem.
Beaver A. S.E.
Kinsman Rd. S.E.
Y.M.C.A.
Erie St. Cem.
N.Y.C. & St. L. R.R.
Kingsbury Run
Kingsbury Viaduct
Cuyahoga River
Dry Dock
Mary A.
Trumbull St. S.E.
Warren St. S.E.
Martin St. S.E.
Erie R.R.
Dille Ave. S.E.
Mead Ave. S.E.
Jewett Ave. S.E.
Clark Ave. S.E.
Francis A. S.E.
Drake A. S.E.
Portage A. S.E.
Depot
Valley Park
C.T. & W. and B. & O. R.R.
Wheel. & L. Erie R.R.
Ohio Canal
mber of Commerce D 2
zens' Building D 2
ontial Theatre D 1,2
yahoga Building D 2
pire Theatre D 2
rfield Building D 2
v England " D 2
8 Public Library D 2
9 Rose Building D 2
10 Schofield " D 2
11 Society for Savings C 2
12 Union Club D 2
13 Williamson Bldg. D 2
Wagner & Debes' Geogr. Estabt. Leip

Au coin de Bond Str., le *Garfield Building* (pl. 4, D 2; 10 étages) et le *New England Building* (16 étages), avec le *New Century Club* (pl. 5, D 2), au premier étage. Non loin d'Erie Str., le *Citizens Building* (pl. 8; D 2), et au coin, le *Schofield Building* (pl. 9; D 2). Presque en face, le *Lennox Building* (pl. D 2). Au coin de Muirson Str., l'*Union Club* (pl. 13, D 2), joli édifice neuf. Plus loin, quelques belles églises. A 7 kil. du Public Square (tramway), le beau *WADE PARK, qui contient les statues du commodore Perry (p. 309) et de Harvey Rice. En face, l'*Université* dite WESTERN RESERVE UNIVERSITY (*Adelbert College, Medical College*, etc.; 875 étudiants) et l'*école des Sciences appliquées* (Case School of Applied Sciences; 450 étudiants). 1/2 h. plus loin, l'avenue aboutit au *LAKE VIEW CEMETERY, cimetière où se voit le beau **monument de Garfield* (entrée, 10 c.), érigé en 1890 pour une somme de $ 130 000; du sommet (50 m.), *vue superbe sur la ville et ses environs.

PROSPECT STREET (pl. D-G 2), rue parallèle à l'Euclid Av. au S., ne le cède guère à celle-ci. Au coin d'Erie Str., le *Rose Building* (pl. 3; D 2), et presque en face, le bel édifice de l'*Association chrétienne de Jeunes gens* (pl. Y. M. C. A., D 2; v. p. 36). — Le *Gordon Park, au N.-E. de la ville, au bord du lac, est relié au Wade Park (v. ci-dessus) par un beau boulevard s'étendant jusqu'au nouveau *Rockefeller Park*.

On parvient à la partie O. de la ville, située au delà de la vallée du Cuyahoga, par un énorme VIADUC (pl. C 2), long de 325 m., achevé en 1878 (frais de construction, $ 2 200 000), et qui est de pierre en majeure partie; au centre, il se compose d'un treillis de fer qui s'ouvre pour laisser passer les vaisseaux. Coup d'œil grandiose de là sur le quartier industriel dans la vallée, surtout la nuit. Il y a encore trois viaducs semblables à d'autres points de la ville (v. pl. D 3, F 3).

On peut aller en voit., par le viaduc, puis par *Lakeside Av.* et *Detroit Str.*, à (8 M.) *Rocky River*, lieu de divertissement fréquenté en été.

On remarque encore le grand *Oil District*, à l'extrémité S. de Wilson Av. (pl. G 5), avec ses vastes réservoirs de pétrole et les usines d'épuration de la *Standard Oil Co.* fondée en 1872 et qui cherche à monopoliser l'exploitation du pétrole du monde entier. Directeur: John D. Rockefeller (né en 1839).

Les vastes ORE DOCKS (docks aux minerais) de l'Erie R. R., du côté O. de la ville, renferment parfois jusqu'à 2 millions de tonnes de minerai de fer. Le *port* (pl. A B 1-2) et ses deux longs *brise-lames* méritent également une visite.

Cleveland est un centre important de voies ferrées, d'où partent des lignes pour *Pittsburg* (p. 275), *Marietta*, *Columbus* (p. 306), *Cincinnati* (p. 361), *Toledo* (p. 312), *Buffalo* (p. 222), *Chicago* (p. 325), etc. Bateaux à vapeur pour tous les points importants des Grands Lacs.

208 M. *Elyria*; la ligne se bifurque, mais ses embranchements se rejoignent à Millbury (p. 312). La station la plus importante de l'embranchement de dr. est (243 M.) **Sandusky** (hôt.: *West Ho.*, *Sloane Ho.*; $ 2 à 3), ville de 19 664 hab., avec un bon port, à l'embouchure du *Sandusky River* dans la baie du même nom

longue de 32 kil. sur 8 kil. de large et pareille à un havre. Important commerce de poissons et de fruits. *Etablissement de pisciculture* (Hatchery) de l'Etat. A g. on aperçoit un *hôtel des Invalides*. Puis on traverse la baie sur le pont dit *Bay Bridge*, long de 6 kil. (vues). — L'embranchement de g., qui se dirige davantage à l'intérieur des terres, passe par (217 M.) *Oberlin*, avec une collection artistique, fondée en 1904, et à (238 M.) *Norwalk*. — 288 M. *Millbury*.

296 M. **Toledo** (pron. tolîdo; *buffet*; hôt.: *Boody Ho.*, $ 2½ à 5; *St. Charles*, $ 2½ à 4, ch. dep. $ 1; *Madison*, *Jefferson*, $ 2 à 3), ville de 131 822 hab., sur le *Maumee River*, à 11 kil. du lac Erie, avec un important commerce de céréales, de houille, de minerai de fer et de bois, ainsi que des fabriques en grand nombre (valeur totale des produits en 1900: 37 millions de dollars). On y remarque surtout: la **bibliothèque publique* (Public Library; 50 000 vol.), le *monument des Guerriers* et le *Toledo Club House*. On y a érigé récemment un *monument de Mc Kinley*, dû à Albert Weinert. Jolies excursions en été sur le Maumee.

De Toledo à Detroit, 65 M., chemin de fer en 2 h. à 2 h. ½ (prix $ 1.30). Les stations intermédiaires les plus importantes sont (25 M.) *Monroe* et (44 M.) *Trenton*. — 65 M. *Detroit*, v. p. 314.

La ligne se bifurque de nouveau jusqu'à Elkhart (v. ci-dessous). La ligne dite «Air Line» (que suivent les trains directs) entre dans l'*Etat d'Indiana* (le «Hoosier State») près de (337 M.) *Archibald* et conduit à (429 M.) *Elkhart* dans la direction de l'O. — L'autre ligne, dite «Old Line», entre près de (307 M.) *Sylvania* dans l'*Etat de Michigan*, le «Wolverine State» ou Etat du Glouton, nom dû au glouton *(Gulo luscus)* de l'Amérique du Nord, et passe à (329 M.) *Adrian* (247 m.; 9654 hab.), au milieu d'un riche district agricole; à (362 M.) *Hillsdale*, fréquentée en été, à (408 M.) *Sturgis*, où il y a une galerie artistique (Lewis Art Gallery), et à (420 M.) *White Pigeon*, point de jonction d'une ligne pour Kaalamazoo, Grand Rapids (p. 316) et Mackinaw (p. 317).

439 M. *Elkhart* (224 m.; buffet; Depot Hotel, $ 2½), ville industrielle de 15 184 hab. — 454 M. *South Bend* (221 m.; hôt.: Oliver, $ 2½ à 5; Sheridan, Johnson, $ 2), ville de 36 000 hab., sur le *St. Joseph's River*, est renommée par ses carosseries et ses fabriques de wagons (Studebaker's Works). — 481 M. **La Porte** (*buffet*; *Teagarden Ho.*, $ 2), petite ville de 7113 hab., située près d'une série de petits lacs (*Clear, Stone, Pine Lakes*; hôtels, $ 1½ à 2; petits bateaux à vap.). Embranch. au S.-E. sur Indianapolis (p. 355). — 491 M. *Otis*. Le *lac Michigan* (p. 320) se montre bientôt à dr. — 499 M. *Chesterton*, où commence l'*Illinois*, l'Etat de la Prairie («Prairie State»). Plusieurs stations de banlieue.

540 M. **Chicago** *(La Salle Str. Station)*, v. p. 325.

B. Par le New York, Chicago & St. Louis Railroad.

523 M. Chemin de fer («*Nickel Plate Line*»), en 15 à 19 h. (prix, $ 12; wagon-lit ou wagon-salon, $ 3).

Buffalo, v. p. 222. Jusqu'à (184 M.) *Cleveland* (p. 309), la ligne court parallèlement à celle décrite à la p. 309 et passe aux mêmes stations. Plus loin, elle côtoie le lac Erie à courte distance. — 210 M. *Lorain;* embranch. sur *Elyria* (p. 311). — 221 M. *Vermillion;* la ligne se dirige ensuite à g. à l'intérieur des terres. — 240 M. *Kimball;* 248 M. *Bellevue* (buffet); 260 M. *Green Springs* (Oak Ridge, $ 2½), avec des sources d'eaux sulfureuses; 280 M. *Fostoria,* point de jonction de plusieurs lignes; 286 M. *Arcadia* (changement de voiture pour le lac Erie et le Western R. R.); 300 M. *Mc Comb;* 310 M. *Leipsic Junction,* embranch. pour Dayton et Cincinnati. — Au delà de (349 M.) *Payne,* la ligne entre dans l'Indiana (p. 312).

371 M. **Fort Wayne** (236 m.; *buffet;* hôt.: *Aveline Ho., Wayne Ho.,* $ 2½ à 3½), ville manufacturière de 45115 hab., sur le *Maumee River,* que forme ici la réunion du *St. Joseph* et du *St. Mary,* occupe l'emplacement d'un fort construit en 1764, qui joua un rôle important dans l'histoire coloniale; c'est un grand centre de voies ferrées (v. p. 305, 365). — 424 M. *Tippecanoe,* où le général Harrison («Old Tippecanoe») battit, en 1812, le chef indien Técumseh à la tête des Miamis (pron. maiémis) et des Shawnees. 477 M. *Valparaiso* (p. 319). — 514 M. *Grand Crossing;* 516 M. ½ *Englewood* (p. 324); 522 M. *Thirty-First Street* (Chicago).

523 M. **Chicago** *(La Salle Central Station),* v. p. 325.

C. Par le Michigan Central Railroad.

536 M. North Shore Line (*Niagara Falls Route*) en 13 à 16 h. (prix $ 13; wagon-salon ou wagon-lit, $ 3). Cette ligne passe sur la rive N. du lac Erie par la province canadienne d'Ontario et offre une bonne vue sur les cataractes du Niagara (v. ci-dessous). On ne visite pas les bagages dirigés sur des stations des Etats-Unis; mais pendant la traversée du pont dit Cantilever Bridge (p. 236), on visite les petits bagages.

Buffalo, v. p. 222. La ligne descend le long de la rive dr. du Niagara (p. 232) jusqu'à (22 M.) *Niagara Falls,* dans l'Etat de New York (p. 233), et à (24 M.) *Suspension Bridge* (p. 236); puis, elle franchit le fleuve sur le **Cantilever Bridge,* pont d'où l'on a la *vue des rapides (v. p. 236). 24 M. ½ *Niagara Falls* (dans l'Ontario; p. 234). De là, le train court au S., le long du *Victoria Park* (p. 235) jusqu'à (25 M. ½) *Victoria Park* et à (27 M.) *Falls View,* où tous les trains ont 15 min. d'arrêt (descendre pour jouir de la superbe *vue des cataractes du Niagara, p. 236). Puis la ligne tourne à dr. (O.). — 38 M. *Welland,* petite ville de 3000 hab., sur le *Welland Ship Canal* (long de 43 kil.), qui relie la lac Ontario au lac Erie; c'est le point de jonction d'une ligne directe pour Buffalo et d'un embranch. sur *Hamilton* (p. 318) et *Toronto.* 79 M. ½ *Hagersville.* — 139 M. **St. Thomas** (**buffet,* rep. 75 c.; hôt.: *Grand Central,* $ 2 à 2½), ville industrielle de 12500 hab., point de jonction de lignes pour Toronto, London (p. 318), St. Clair (p. 316) et *Port Stanley,* principal port de la rive N. du lac Erie, à 13 kil. au S. —

194 M. *Fargo:* 220 M. *Comber*; 234 M. *Essex*. — 250 M. *Windsor* (Crawford Ho., $3; British American Hotel, $2); un grand bateau-bac transporte le train tout entier à (251 M.) *Detroit*, au delà du *Detroit River*.

Detroit. — GARES: *Michigan Central Depot* (pl. B4), au coin des Third et River Strs. *Union Depot* (pl. B4; Wabash, Detroit Southern, Pere Marquette, et Canadian Pacific Railways), au coin des Third et Fort Strs. *Brush Street Depot* (pl. CD4), à l'extrémité de Brush Str., pour les Grand Trunk et Lake Shore Michigan Southern Railroad.

HÔTELS: **Cadillac* (pl. a; C4), Michigan Av., $3 à 8; *Russell House* (pl. b; C4), Campus Martius, $3 à 5, ch. dep. $1½; *Ste Claire* (pl. c, C3-4), au coin de Randolph Str. et de Monroe Av., $2½ à 3½, ch. dep. $1; *The Wayne* (pl. d; B4), en face de la gare du Michigan Central R. R., $2 à 3½; ch. dep. $1; *Griswold* (pl. e; C4), au coin de Griswold Str. et de la Grand River Av.; *Normandie* (pl. f; C4), dep. $2, ch. dep. $1; *Gies* (pl. g; C4), *Oriental* (pl. h; C3-4), av. de bons bains turcs; *Métropole* (pl. i; C4), ces trois derniers fréquentés par les commerçants. — *Swan's Restaurant*, Woodward Av., 87.

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES: dans toutes les rues importantes (5 c.) et pour les environs: à Pontiac (p. 316), à Ann Arbor (p. 317). — FIACRES: dans le rayon de la ville jusqu'à ½ M. 1 pers. 25 c., 2 M. 50 c., 3 M. 75 c.; première heure, 1 à 4 pers., $1½; chaque heure de plus, $1; entre 11 h. du s. et 5 h. du m., la moitié en plus; une malle au-dessus de 25 kil. 25 c.

BATEAUX-BACS: de l'extrémité S. de la Woodward Av. à *Belle Isle* et à *Windsor* (départ t. l. ¼ d'h.), et à *Amherstburg* et à *Bocs Blanc Park* à 9 h. du m. et à 3 h. ½ après midi, et de l'extrémité S. de la Joseph Campau Av. à *Belle Isle* et à *Walkerville* (départ t. l. ½ h.). — BATEAUX À VAPEUR: pour Put-in-Bay Islands (p. 320), St. Clair, Cleveland, Buffalo, Port Huron, Sault-Ste-Marie, Mackinaw et d'autres points sur les bords des Grands Lacs.

THÉÂTRES: *Detroit Opera House* (p. 318); *Lyceum*, Randolph Str., entre Monroe Av. et Champlain Str.; *Whitney's*, Griswold Str., non loin de State Str. (pl. C4); *Avenue*, au coin des Jefferson et Woodward Avenues (pl. C4); *Temple*, Monroe Av., ces deux pour vaudevilles.

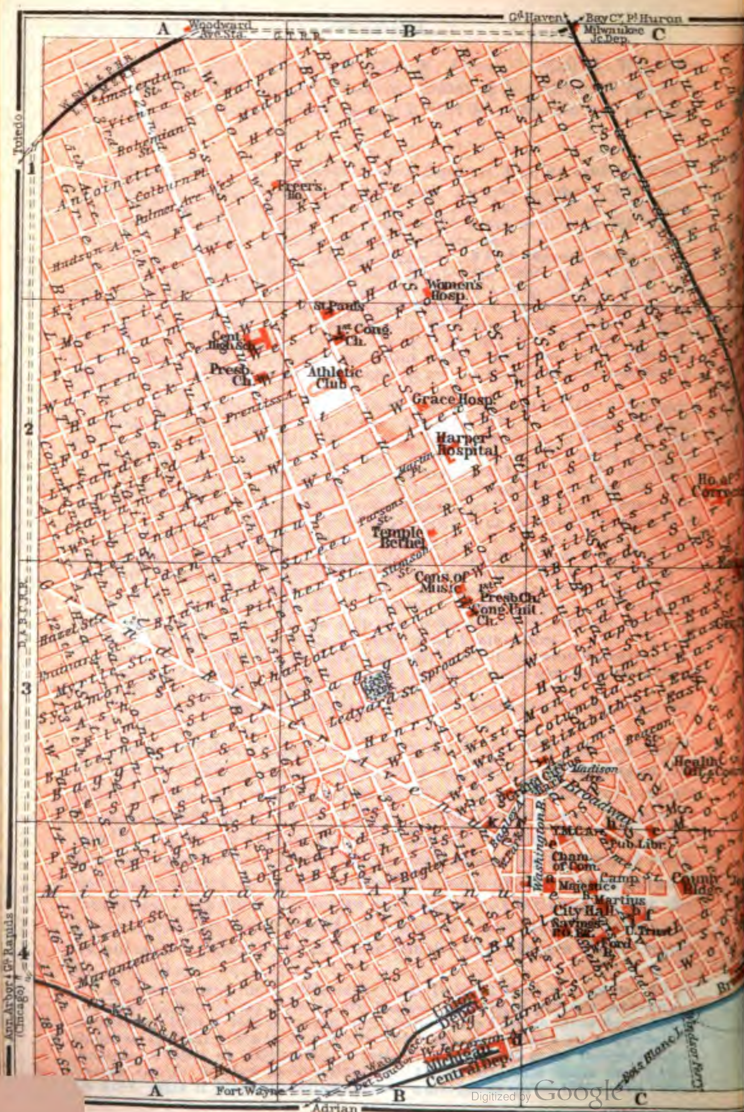
POSTE (Post office; pl. P. O., C4; p. 318), Fort Str., au coin de Shelby Str.

GALERIE PRIVÉE de *Charles L. Freer*, Ferry Av., 33, avec une collection d'œuvres de J. M. Mc Neil Whistler (1834-1903).

CONSULATS: de France, M. *Joseph Belanger* (agent cons.); de Belgique, M. *T. François*.

Detroit (176 m.; pron. detroïte), ville de 285 704 hab. (en 1900; 309 653 en 1903), de beaucoup la plus importante du Michigan, est située à 29 kil. du lac Erie, sur la rive N. du Detroit River, qui réunit ce lac au petit *lac St. Clair* (161 m.), immédiatement au-dessus de la ville, et au lac Huron (p. 320). Detroit est une ville bien bâtie avec des rues propres et des places ombragées, un important commerce de céréales, de laine, de viande de porc, de cuivre et de grandes fabriques. Les rues, disposées en échiquier, sont coupées par des avenues qui rayonnent dans tous les sens. La ville est éclairée par de puissantes lampes électr. à arc sur des candélabres d'acier hauts de 45 à 50 m.

L'emplacement de la ville actuelle de Detroit, dont le nom est dû au «détroit» reliant le lac Erie au lac Huron, fut visité par des marchands français en 1670 et 1679 (expédition La Salle). En 1701, le Sieur de la Motte Cadillac (p. 123) y fonda le *Fort Pontchartrain*, qui tomba au pouvoir des Anglais en 1760; de 1763 à 1764, le fort fut, pendant 15 mois, défendu avec succès contre le chef indien Pontiac. Il fut cédé aux Etats de l'Union en 1783, mais il n'échut réellement aux Américains qu'en 1796 après l'éva-



A
B
C
1
2
3
4
Woodward Ave. Sta.
G.T.R.R.
Gd Haven
Bay Cy Pt Huron
Milwaukee Jc. Dep.
Toledo
Freer's Ho.
Women's Hosp.
St. Paul's
1st Cong. Ch.
Cent. High Sch.
Presb. Ch.
Athletic Club
Grace Hosp.
Harper Hospital
Temple Bethel
Cons. of Music
1st Presb. Ch.
Cong. Unit. Ch.
Ho. of Correct
Madison Ave.
Broadway
Y.M.C.A.
Pub. Libr.
Cham. of Com.
Camp. St.
County Bldg.
Majestic
Martius
City Hall
Savings
P.O. Br.
U. Trust
Ford
Union Depot
Michigan Central Dep.
Fort Wayne
Adrian
Windsor Ferry
Bois Blanc L.
Ann Arbor & Gd Rapids (Chicago)

Eastern Continuation of Main Plan, connecting with Squares F 3 & F 4

DETROIT RIVER

Jefferson Ave.

Bridge to Detroit

Boat Club

Yacht Club

Police Sta.

Deer Park

Zoo. Garden

Band Stand

Aquarium

Hort. Bldg.

Casino

Pavilion Lake

Dock

Mahnaabezee Lake

Schuetzer

Anticameque Lake

BELLE ISLE

1:36.000



cuation du *fort Lernoult* (p. 315) et la ville, qui comptait env. 1500 hab., fut élevée au rang de cité en 1824. La population comptait 21019 hab. en 1850, 116340 hab. en 1880 et 205876 hab. en 1890.

Env. 60000 navires, avec un jaugeage d'env. 50 millions de tonnes, passent à Detroit, pendant les sept mois où la navigation est possible (v. p. 351).

Les principaux produits des fabriques de Detroit, dont la valeur a été estimée en 1900 à plus de 100 millions de doll., sont des articles de fer et d'acier, des wagons et des voitures de tramway, des roues, des fourneaux (150000 par année), des drogues, des fourrures, du sel et du tabac. — Les *soudières* de la Solvay Process Co., de J. B. Food & Co. et de la Michigan Alkali Co., qui s'étendent le long du fleuve en aval de la ville, exploitent les grands gisements de sel de la contrée en utilisant le bon calcaire des environs. — Il y a de grandes distilleries à Walkerville (bateau-bac, v. p. 314).

La WOODWARD AVENUE (pl. A-C 1-4), la principale artère du commerce qui du fleuve court au N.-O., divise la ville en deux parties presque égales. A son extrémité S. se trouvent les principaux *débarcadères des bateaux à vapeur* et celui du bateau-bac pour Windsor et pour Belle Isle (p. 314). A 10 min. du fleuve, l'avenue s'élargit et forme le CHAMP DE MARS (*Campus Martius*; pl. C 4), orné d'une jolie fontaine, d'où la *Michigan Avenue* et la *Gratiot Avenue* partent à l'O. et au N.-E. A g., l'HOTEL DE VILLE *(City Hall)*, qu'on projette de remanier, avec une grande horloge (cadran de 2 m. 50 de diamètre); devant, un *monument des Guerriers*, par Randolph Rogers, et devant l'*Opera* (Detroit Opera House), un buste de l'anc. gouverneur *Bagley*. Au coin de la Woodward Av. s'élève l'immense *Majestic Building* (pl. C 4; belle vue du toit, 10c.).

Dans la Gratiot Av., près du Champ de Mars, la bibliothèque publique *(Public Library*; pl. C 4), avec 180000 vol. et quelques curiosités historiques. — Au N.-O. du Champ de Mars, au coin de Griswold Str. et de la Grand River Av., l'*Association chrétienne de Jeunes gens* (pl. Y. M. C. A., C 4; v. p. 36). Au S. de là, au coin des Griswold et State Strs., la *chambre de commerce* (Chamber of Commerce; pl. C 4), qui a 13 étages. — La poste (pl. P. O., C 4), est au S.-O. du Champ de Mars, dans Fort Str., sur l'emplacement du *Fort Lernoult* (p. 314). A l'E. du champ de Mars, entre les Congress, Fort, Brush et Randolph Strs., le *County Building (pl. C 4), édifice simple du style de la Renaissance, avec un portique corinthien à l'entrée, des sculptures au fronton et une tour surmontée d'un dôme doré.

Un peu plus loin, la Woodward Avenue atteint le GRAND CIRCUS PARK, un square planté d'arbres et orné d'un jet d'eau. A l'angle d'Edmund Place, 10 min. plus loin, la **Congregational Unitarian Church* et la *First Presbyterian Church* (pl. B 3), deux belles églises dans le style roman. A dr., à l'extrémité E. de la Martin Place, le beau *Harper Hospital* (pl. B 2), et un peu plus loin, au coin de la Willis Av., le *Grace Hospital*; puis, à g., n°s 833 à 865, le *Detroit Athletic Club* (gymnastique; pl. B 2). L'extrémité N. de la Woodward Av. et les rues adjacentes forment le quartier distingué de la ville.

La JEFFERSON AVENUE, qui coupe la Woodward Av. à angle dr. à 5 min. du fleuve, renferme plusieurs des plus grandes maisons de commerce. A l'O., dans Griswold Str., au coin de la Jefferson Av., le bâtiment de la *Michigan Mutual Life Insurance Co.*, avec une plaque commémorative de l'anc. fort Pontchartrain (p. 314), qui

se trouvait ici. A l'E. de la Woodward Av., dans Jefferson Str., la *cathédrale de St-Pierre-et-St-Paul* (catholique; à g.), le *couvent du Sacré-Cœur* (à dr.; pl. C4) et le *collège des Jésuites* (à g.; pl. CD4). A peu près en face, au coin de la Jefferson Av. et de Hastings Str., à env. 10 min. à l'E. de la Woodward Av., le *Musée des Beaux-Arts (*Museum of Art*, pl. D4; ouvert de 9 h. à 4 h.; les dim. et lundi de 2 h. à 4 h., gratuitement).

Le musée se compose surtout de la *Scripps Collection* (vieux maîtres) et de la *Stearns Collection* (curiosités japonaises, chinoises et des Indes orientales). La première renferme un tableau de *Rubens* (David et Abigaïl, vers 1618), des dessins à la plume attribués à *Raphaël* et à *Michel-Ange*, et des œuvres attribuées à *Lippi*, au *Pinturicchio*, à *Masaccio*, *Bellini*, *Léonard de Vinci*, *Massys*, au *Titien*, à *A. del Sarto*, au *Corrège*, aux *Carrache*, au *Guide*, à *Cuyp*, *Rembrandt*, *Teniers*, *Murillo*, *Corn. de Vos*, *De Hooch*, etc.

Aux nos. 1022-1056 de la Jefferson Av., au delà d'Elmwood Str., se trouvent les *Michigan Stove Works* (pl. E3). Non loin au S.-O., la fabrique de drogues de *Parke, Davis & Co.* (pl. E3).

A env. 5 kil. de la Woodward Av., un pont (pl. F 3) franchit un bras du Detroit River, large de 900 m., et conduit à *Belle Isle, parc public dans une île (superficie, 280 hect.) avec de beaux arbres, un petit jardin zoologique, un aquarium et beaucoup de jolies parties, laissées dans leur état naturel (v. le papillon sur le pl. de la ville). Il y a des voit. pour promenades dans le parc. A l'extrémité E., joli coup d'œil à l'E. sur le Lake St. Clair. Bateaux-bacs, v. p. 314.

On visite aussi: l'**Elmwood Cemetery* (pl. E2), cimetière dans la partie E. de la ville, à 5 min. au N. des Michigan Stove Works (v. ci-dessus), et le *Fort Wayne* (au delà de pl. AB4), au bord du fleuve qu'il commande, à 6 kil. au S.-O. de Woodward Av. (tramway par Fort Str.). — Un large boulevard part du fleuve et fait le tour de la ville.

Aux environs, on remarque, entre autres, les jolis points suivants: *Pontiac* (40 kil. au N.-O.; tramway en 1 h. $^1/_4$ à 1 h. $^1/_2$ pour 25 c.), et l'*Orchard Lake*, qui en est éloigné de 8 kil.; *Grosse Pointe*, sur le lac St. Clair, à 14 kil. à l'E., avec des villas en grand nombre; *St. Clair Flats*, séjour d'été, avec des hôtels et des blockhaus construits dans le lac sur pilotis; *Windsor* (p. 314); *Mt. Clemens* (v. ci-dessous), où l'on va aussi en tramway par les *grottes de la Ste Vierge* (11 kil.); *St. Clair Springs* (Hotel Somerville, $ $2^1/_2$ à 5; Oakland Hotel, dep. $ 3); *Kingsville* (The Mettowas, $ 2 à 3), dans l'Etat d'Ontario, sur la rive N. du lac Erie, à 50 kil. de Detroit et *Put-in-Bay Islands* (p. 320).

De Detroit à *Toledo*, v. p. 312.

De Detroit à Lansing et à Grand Rapids, 153 M., chemin de fer (Pere Marquette) en 4 à 5 h. — 23 M. *Plymouth*. — 85 M. **Lansing** (hôt.: *Downey*, $ 2 à $3^1/_2$; *Hudson*, $ 2 à $2^1/_2$), ville industrielle de 16485 hab., capitale du Michigan, sur le *Grand River*. A côté du Capitole, une statue du gouverneur Austin Blair érigée en 1898. — 150 M. **Grand Rapids** (hôt.: *Morton Ho.*, $ $2^1/_2$ à 4; Livingston, $ $2^1/_2$ à $4^1/_2$), ville importante de 87565 hab., dont les fabriques utilisent la force hydraulique d'une chute du Grand River haute de 6 m. (valeur des produits en 1900: 25 millions de doll.).

De Detroit à Port Huron, 59 M., chemin de fer en 1 h. $^3/_4$. — 22 M. *Mt. Clemens* (hôt.: Avery, $ 3 à 5; Egnew, Park, etc., $ 2 à 4). — 59 M. *Port Huron*, v. p. 318.

De Detroit à Mackinaw City (*Mackinac Island*), 291 M., chemin de fer en 9 h. — Cette ligne traverse presque tout le Michigan du S. au N. et passe par une des contrées les plus boisées de l'Union. — 60 M. *Lapeer;* 87 M. *Vassar;* embranch. sur (22 M.) *Saginaw City* (46 345 hab.). — 108 M. **Bay City** (*Fraser Ho.*, \$ 2½-3), non loin de l'embouchure du *Saginaw* dans la *Saginaw Bay*, ville de 27 628 hab., avec un important commerce de bois, de poisson et de sel. — 142 M. *Alger;* 228 M. *Gaylord.* — 291 M. *Mackinaw City* (hôt.: Wentworth, \$ 2), ville de 448 hab.), à l'extrémité N. du Michigan sur le *détroit de Mackinac*, large de 6 kil., qui relie les lacs Michigan et Huron. Des bateaux à vap., en correspondance avec les trains, mènent de là à *St. Ignace* (p. 350) et à (8 M.) *Mackinac Island* (v. ci-dessous), ainsi qu'à *Sault-Ste-Marie* (p. 352), *Manistique*, etc.

***Mackinac Island**, île rocheuse, boisée et longue de 5 kil., réunit sur un petit espace une profusion de beaux paysages et est très fréquentée en été. A l'extrémité S. de l'île, actuellement un «parc national», se trouve *Mackinac* (665 hab.), village pittoresque, que domine le *Fort Mackinac* sur un rocher; un peu plus loin, à l'intérieur des terres, les ruines du *Fort Holmes* (90 m.), construit par les Anglais, et où il y a une belle vue. Le plus grand hôtel de l'île est le *Grand Hotel* (1300 lits; \$ 3½ à 5), sur une hauteur, près du village; *Astor House* (\$ 2½ à 3; v. ci-dessous), *Mission House* (\$ 3), *Murray* (\$ 2 à 3), *Island House* (\$ 2 à 4½), *Mackinac* (\$ 2½ à 3) et d'autres aub., ainsi que des pensions, offrent aussi un bon gîte. Les points les plus remarquables de l'île sont: l'**Arch Rock*, haut de 45 m., du côté E.; le *Lover's Leap* (44 m.); *Robertson's Folly*, le *Giant's Causeway*, *Sugar Loaf Rock*, *Scott's Cave*, le *British Landing*, où les Anglais débarquèrent en 1812, etc. Excursions à *St. Ignace* (p. 350), aux *Cheneaux Islands*, à *Bois Blanc Island*, etc. On recommande de faire le tour de l'île en bateau à vapeur. L'île, qui fut bientôt visitée par des marchands français, resta en possession de la France de 1610 à 1761, année où elle fut cédée à l'Angleterre; en 1796, elle échut aux Etats-Unis. L'Astor House (v. ci-dessus) a été occupé de 1809 à 1850 par la compagnie de pelleterie fondée par John Jacob Astor (p. 34). — Il y a aussi des bateaux à vap. de Detroit à Mackinac Island.

De Detroit à Cincinnati, 263 M., chemin de fer en 7 à 8 h. Les stations principales sont (60 M.) *Toledo* (p. 312), *Lima* (131 M.), *Dayton* (204 M.; p. 360), et *Hamilton* (237 M.; p. 356). — 263 M. *Cincinnati*, v. p. 361.

De Detroit à Columbus, 184 M. chemin de fer en 9 h. Cette ligne se détache de celle ci-dessus à (60 M.) Toledo et suit le *Hocking Valley Railway.* — 184 M. *Columbus*, v. p. 365.

La ligne traverse ensuite le Michigan dans la direction de l'O. — 268 M. ½ *Wayne Junction;* 280 M. ½ *Ypsilanti*, ville de 7378 hab., avec d'importantes fabriques de papier, sur l'*Huron River*, dont la ligne suit le cours. — 288 M. **Ann Arbor** (235 m.; hôt.: *American*, \$ 2 à 3; *Cook's*, dep. \$ 2; *New Arlington*, \$ 2; tramway pour Detroit, 50 c.), ville florissante de 14500 hab., sur les deux rives de l'Huron River, possède l'université dite University of Michigan, fondée en 1837 (4000 étudiants, dont env. 800 étudiantes), avec une bibliothèque de 123 000 vol.

327 M. *Jackson* (281 m.; hôt.: Hibbard, Ruhl, \$ 2 à 3), ville manufacturière de 25 180 hab., sur le *Grand River*, est le point de jonction de lignes pour Lansing (p. 316), Grand Rapids (p. 316), etc. — 337 M. *Parma*, où le train entre dans la vallée du *Kalamazoo River*, fertile en froment. 348 M. *Albion;* 359 M. *Marshall;* 372 M. *Battle Creek*, avec des fabriques renommées de produits alimentaires (Force, Korn Krisp, etc.). — 395 M. *Kalamazoo*

(Burdick Ho., $ $2^1/_2$ à 3), ville de 24404 hab., avec un collège de baptistes, est le point de jonction de lignes pour White Pigeon (p. 312), Grand Rapids (p. 316) et *South Haven*, où il y a des fabriques de corbeilles.

Le train se dirige ensuite à g. (S.). — 443 M. *Niles*, sur le *St. Joseph River* (4287 hab.). — 469 M. *New Buffalo.* A dr., le lac Michigan devient visible et l'on entre dans l'Etat d'*Indiana.* 479 M. *Michigan City*, avec la prison d'Etat de l'Indiana du Nord. 500 M. *Lake.* — 515 M. *Hammond* (p. 357); nous entrons dans l'*Illinois.* 522 M. *Kensington;* 530 M. *Hyde Park.*

536 M. **Chicago** *(Illinois Central Station)*, v. p. 325.

D. Par le Grand Trunk Railway.

541 M. Chemin de fer, en 15 à 18 h. (prix du trajet, comme ci-dessus). Cette ligne traverse la partie de la province d'Ontario qui a la forme d'une presqu'île, l'un des districts les plus fertiles du Canada. — Visite des menus bagages au passage du Niagara et du St. Clair River. — Pour plus de détails, v. *le Canada*, par Baedeker.

De *Buffalo* (v. p. 222) jusqu'à (24 M.) *Suspension Bridge,* on suit le N.Y.C. & H.R.R.R. (R. 27 *A*) ou bien l'Erie R.R. (R. 27 *D*). Ensuite on franchit le Lower Steel Arch Bridge (p. 236). — 24 M. $^1/_4$ *Niagara Falls* (buffet), ville canadienne, où la ligne tourne à l'O. — 34 M. *Merritton;* le train s'engage dans un tunnel qui passe sous le *Welland Ship Canal* (p. 313), dont on aperçoit les navires au sortir du tunnel. — 36 M. *St. Catharine's* (Welland, $ 2), riante petite ville de 9946 hab., sur le Welland Canal, avec une source d'eau minérale. Le *lac Ontario* se montre à dr. — 59 M. *Grimsby Park*, grand rendez-vous des méthodistes, dans une contrée riche en fruits (pêches, etc.).

68 M. **Hamilton** (77 m.; *buffet;* hôt.: *Royal*, $ $2^1/_2$ à 4; *Waldorf*, $ 2 à 3; *Revere, St. Nicholas*, $ 2), ville manufacturière et commerciale de 48980 hab., à l'extrémité O. du lac Ontario, est le point de jonction d'une ligne pour Toronto (qu'on peut atteindre aussi en bateau à vap.). — 87 M. *Harrisburg* (214 m.), point de jonction de plusieurs lignes; 115 M. *Woodstock* (292 m.). — 144 M. **London** (*Londres;* 245 m.; *buffet;* hôt.: *Tecumseh Ho.*, $ 2 à 3; *Grigg Ho.*, $ $1^1/_2$ à 2), ville de 37981 hab., centre important d'agriculture et de voies ferrées, avec un commerce actif. — 203 M. *Sarnia* (hôt.: Bell Chamber, Vendome, $ 2), ville de 8176 hab., avec un port sur le lac Huron. La ligne quitte le Canada et entre dans l'Etat de Michigan en traversant un *tunnel long de 2 kil. 80, qui passe sous le *St. Clair River* dans un tuyau de fonte de 6 m. 10 de diamètre intérieur, construit de 1889 à 1890 pour le prix de $ 2700000, sous la direction de Joseph Hobson.

De là, les horloges des gares sont réglées sur l'heure centrale (Central Time; p. xxxvi). — 206 M. **Port Huron** (*buffet;* hôt.: *Harrington*, $ $2^1/_2$ à $3^1/_2$; *Huron Beach Hotel)*, ville de 19158 hab., sur le lac Huron, à l'embouchure du *Black River*, se livre à un

important commerce de bois, de poisson, etc. — La ligne traverse ensuite le Michigan dans la direction du S.-O. — 251 M. *Lapeer* (p. 316). — 288 M. *Durand* (buffet), embranch. sur *Grand Haven,* au bord du lac Michigan, d'où un bateau à vap. en correspondance avec le chemin de fer mène à *Milwaukee* (p. 337). — 320 M. *Lansing* (p. 316); 365 M. *Battle Creek* (p. 317; buffet); 396 M. *Schoolcraft;* 442 M. *South Bend* (p. 312); 485 M. *Valparaiso* (p. 305, 313); 521 M. *Blue Island Junction.*

541 M. **Chicago** *(Dearborn Station)*, v. p. 325.

E. En bateau à vapeur.

La traversée en bateau de Buffalo à Chicago, par les lacs Erie, Huron et Michigan, forme un contraste agréable après les longs trajets en chemin de fer et permet de se faire une idée du grand mouvement de la navigation sur les lacs de l'intérieur (v. p. 315). Si l'on n'a pas le temps de faire tout ce voyage par eau, on profitera du bateau au moins jusqu'à Cleveland ou à Detroit. Les passagers de 1re cl. peuvent interrompre le trajet en prenant un billet dit «stop-over-check». Il y a quantité de combinaisons d'excursions et de correspondances avec le Great Northern Railway. Des habits chauds sont agréables même au cœur de l'été.

Les bateaux de luxe de la NORTHERN STEAMSHIP Co., dits «North West» et «North Land» (longs de 117 m. et pour 500 passagers; jaugeage: 5000 tonnes) partent en été de l'extrémité S. de Main Str. (pl. C8) à Buffalo, les mercr. et sam. à 7 h. $^1/_2$ du s. (heure centrale). Le «North Land» pousse jusqu'à Chicago, où il arrive le sam. à 1 h. $^1/_4$ après midi. Le «North West» atteint *Duluth* (p. 348) en 3 jours; si l'on veut aller à Chicago, on prend à (1 jour $^1/_2$) *Mackinac Island* (p. 317) le bateau «Manitou» (jaugeant 3000 tonnes) de la MANITOU STEAMSHIP Co. (à Chicago en 1 jour; repas, à la carte; cabine et lit, dep. $ 1). Les passagers pour *Milwaukee* (p. 337), où le «Manitou» ne mouille pas, sont transportés gratuitement de Chicago par la Goodrich Line. Prix du trajet de Buffalo à Chicago (nourriture n. c.; repas à la carte): 1re cl. $ 13.50; à *Cleveland,* $ $2^1/_2$; à *Detroit,* $ $4^3/_4$; à *Mackinac Island,* $ $8^1/_2$; à *Sault Ste Marie,* $ $10^3/_4$; à *Duluth,* $ $17^1/_2$. Franchise de bagages: 75 kilos.

Les bateaux de la Cie. dite ANCHOR LINE, dont le meilleur est le «Tionesta», partent de Buffalo (Atlantic Dock, à l'extrémité d'Evans Str.; pl. C7) 1 à 2 fois par sem. du 1er mai au 1er oct. pour *Duluth,* qu'ils atteignent en 4 jours env. (billet direct, lit et repas compris, $ 27). Ils abordent à *Erie, Cleveland, Detroit, Port Huron, Mackinac Island, Sault Ste Marie, Marquette, Houghton* et *Hancock.* A Sault Ste Marie, ils correspondent avec les bateaux pour *Milwaukee* et (1 j.) *Chicago* (billet direct de Buffalo $ $24^1/_2$, repas et lit compris), et peut-être avec le «Manitou» (v. ci-dessus) à Mackinac Island (prix de Buffalo, $ 22; repas et lit sur le Manitou n. c.).

Buffalo, v. p. 222. Le bateau à vap. se dirige au S.-O. et traverse le **lac Erie** (p. 223); on a généralement le temps de descendre aux escales de l'Anchor Line, toutefois on s'en informera d'abord auprès du capitaine. Les bateaux de la Northern S. S. Co. ne relâchent avant Mackinac qu'à Cleveland et à Detroit.

80 M. **Erie,** v. p. 309. C'est là que le commodore Perry amena les captures faites après sa victoire sur la flotte anglaise en 1813. — Le bateau côtoie à peu de distance la rive bien boisée, en passant à *Ashtabula* (p. 309).

175 M. **Cleveland** (p. 309), une des plus belles villes des Grands Lacs, offre du bateau un tableau fort pittoresque. Le *monument de*

Garfield (p. 311) frappe les regards, dès qu'on approche de la ville. Le bateau y relâche dans la règle plusieurs heures. — Au delà de Cleveland, la rive prend un caractère plus pittoresque. Dans la nuit le bateau passe à *Sandusky* (p. 311). Les **Put-in-Bay Islands*, îles à l'embouchure du détroit, sont très fréquentées en été (plusieurs hôtels).

Le bateau entre ensuite dans les eaux du *Detroit River*, fleuve qu'animent des navires de toute sorte (v. p. 315); il est long de 35 kil. et large de plus de 6 kil. à son embouchure, mais de 800 m. seulement près de la ville de Detroit.

285 M. **Detroit**, v. p. 314.

Le bateau passe à *Belle Isle* (p. 316) du côté qui regarde le Canada et entre dans le **lac St. Clair** (*Lake St. Clair*; 161 m.), qui a 50 kil. de diamètre et env. 6 m. de profondeur. On évite par un canal long de 2 kil. 1/2 la partie supérieure du lac, dont les eaux basses rendent la navigation difficile. Le lac est relié au lac Huron par le *St. Clair River*, long de 52 kil.

355 M. **Port Huron** (p. 318). *Sarnia* (p. 318) est située en face, sur la rive Canadienne. Le bateau passe au-dessus du tunnel mentionné p. 318. Entre le *Fort Gratiot* et le *Fort Edward*, immédiatement en amont de Port Huron, le St. Clair River se rétrécit à 300 m.

Le **lac Huron** (*Lake Huron*; 177 m.), dans lequel le bateau entre ensuite, est long de 430 kil., large de 180 kil. et profond de 214 m. au maximum. Superficie: 59 500 kil. car. La baie dite *Georgian Bay*, où il y a beaucoup d'îles, est séparée au N.-E. de ce lac par la grande île de Manitoulin et la presqu'île du cap Hurd. Le climat rude et les tempêtes fréquentes de ce lac ont nui au développement de la navigation dans ses eaux. Le bateau ne s'arrête pas avant

620 M. **Mackinac Island** (p. 317), où les passagers pour Chicago doivent d'ordinaire changer de bateau (v. p. 319).

Les bateaux de Buffalo (sauf le North Land, v. p. 319) continuent jusqu'à (695 M.) **Sault-Ste-Marie** (p. 352), par le beau *St. Mary's River*, qui relie le lac Huron au lac Supérieur; puis, sur ce dernier, jusqu'à (1065 M.; 3 à 5 j. de Buffalo) **Duluth** (p. 348). V. R. 52*B*.

Le vapeur pour Chicago passe par le *détroit de Mackinac* (p. 317) et entre dans le **lac Michigan** (*Lake Michigan*; 177 m.), le second des cinq lacs en grandeur et le seul situé entièrement dans le territoire des Etats-Unis; il est long de 560 kil., sur 135 kil. de large et atteint jusqu'à 262 m. de profondeur. Superficie: 58 000 kil. car. (Suisse: 41 000 kil. c.). Quelques bateaux relâchent à

360 M. (980 M. de Buffalo) **Milwaukee** (p. 337), à env. 16 h. de Mackinac, mais le «Manitou» (v. p. 319) va directement à Chicago.

450 M. (1070 M.) **Chicago**, v. p. 325.

46. De New York à Chicago.

A. Par Philadelphie et Pittsburg.

912 M. Pennsylvania Railroad, en 23 h. à 33 h. (prix, $24.20; billet direct $20; wagon-lit, $5). Au delà de Pittsburg, on peut passer par Crestline et Fort Wayne ou par Columbus et Logansport (v. R. 43). Sur cette ligne, le train dit *Pennsylvania Limited Train* (prix du trajet, $29, y compris le wagon-lit), qui part de New York à 10 h. 25 du m. et arrive à Chicago le lendemain à 8 h. 25 du m. (heure centrale), se compose tout entier de wagons dits Pullman Vestibule Cars et offre aux voyageurs le plus grand confort: wagon-restaur. et wagon d'observation (vue), bibliothèque, fumoir, bains, salon de coiffure dans le train; il y a même une domestique pour les dames et un sténographe. Les autres trains ont aussi des wagons directs.

Les différentes parties de cette route ont été décrites plus haut: de New York à (90 M.) *Philadelphie*, v. R. 30; de Philadelphie à (444 M.) *Pittsburg*, v. R. 36; de Pittsburg à (912 M.) *Chicago* (Canal Str. Station), v. R. 43. La plus belle partie du trajet se trouve entre Philadelphie et Pittsburg et le Pennsylvania Limited Train y passe de jour.

B. Par Buffalo et Detroit.

Des trains directs circulent sur les lignes suivantes:

A. 976 M. New York Central & Hudson River Railroad jusqu'à (440 M.) *Buffalo*, et Michigan Central Railroad de là à (976 M.) *Chicago*, en 24 à 32 h. (prix, $20; wagon-lit, $5).

B. 954 M. West Shore Railroad jusqu à (429 M.) *Buffalo*, et Wabash Railroad de la jusqu'à (954 M.) *Chicago*, en 27 h. 1/2 à 35 h. (prix, $18; wagonlit, $5); pas de surtaxe pour les wagons dits reclining chair cars, où les dossiers des banquettes sont à renversement, c.-à-d. qu'on peut les placer dans le sens de la marche ou à l'inverse. Entre *Suspension Bridge* et *Windsor* (v. ci-dessous), les Grand Trunk et Wabash Railroads suivent la même ligne.

A. De New York à (440 M.) *Buffalo*, v. R. 27 *A*; de Buffalo à (976 M.) *Chicago* (Illinois Central Station), v. R. 45 *C*. Cette ligne offre une bonne vue des *cataractes du Niagara* (p. 313).

B. De New York à (429 M.) *Buffalo*, v. R. 27 *B*; de Buffalo à (454 M.) *Suspension Bridge*, la ligne Wabash se confond avec la ligne Erie décrite à là R. 27 *D*. Au delà, elle court parallèlement à la R. 45 *C*, en passant à (472 M.) *Welland*, (500 M.) *Canfield Junction*, (529 M.) *Simcoe*, (551 M.) *Tilsonburg*, (576 M.) *St Thomas*, (603 M.) *Glencoe*, (637 M.) *Chatham*, et (683 M.) *Windsor* (p. 314). — 684 M. *Detroit*, v. p. 314. — Au delà de Detroit, le Wabash Railroad traverse un riche district agricole dans la direction du S.-O. 743 M. *Adrian*, v. p. 312; 780 M. *Montpelier*. Puis la ligne tourne à l'O. 804 M. *Ashley-Hudson*; 820 M. *Wolcottville*; 876 M. *North Liberty*; 900 M. *Westville*; 914 M. *Crocker*; 939 M. *Englewood* (p. 324). — 954 M. *Chicago* (Dearborn Station), v. p. 324.

C. Par Buffalo et Port Huron.

982 M. Lehigh Valley Railroad jusqu'à (463 M.) *Suspension Bridge*, et Grand Trunk Railway de là à (982 M.) *Chicago*, en 26 h. à 33 h. 1/2 (prix, $19; wagon-lit, $5).

De New York à (463 M.) *Suspension Bridge*, v. R. 27 *E*; de Suspension Bridge à (982 M.) Chicago (Dearborn Station), v. R. 45 *D*.

D. Par Buffalo et Cleveland.

A. 980 M. NEW YORK CENTRAL RAILROAD jusqu'à (440 M.) *Buffalo*, et LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN R. R. jusqu'à (980 M.) *Chicago*, en 24 à 34 h. (prix $20; wagon-lit, $5). Le *Vestibule Limited Train* (v. p. 321) de cette ligne part de New York à 5 h. ap. midi.

B. 952 M. WEST SHORE RAILROAD jusqu'à (429 M.) *Buffalo*, et NEW YORK, CHICAGO & ST. LOUIS RAILROAD jusqu'à (952 M.) *Chicago*, en 27 à 36 h. (prix, $18; wagon-lit, $5).

C. 933 M. DELAWARE, LACKAWANNA & WESTERN RAILROAD jusqu'à (410 M.) *Buffalo*, et NEW YORK, CHICAGO, & ST LOUIS RAILROAD jusqu'à (933 M.) *Chicago*, en 27 à 35 h. (prix, $28; wagon-lit, $5).

A. De New York à (440 M.) *Buffalo*, v. R. 27 *A*; de Buffalo à (980 M.) *Chicago* (La Salle Str. Station), v. R. 45 *A*. La ligne suit la rive S. du lac Erie.

B. De New York à (429 M.) *Buffalo*, v. R. 27 *B*; de Buffalo à (952 M.) *Chicago* (La Salle Str. Station), v. R. 45 *B*.

C. De New York à (410 M.) *Buffalo*, v. R. 27 *C*; de Buffalo à (933 M.) *Chicago* (La Salle Str. Station), v. R. 45 *B*.

E. Par Oswego et Suspension Bridge.

978 M. NEW YORK, ONTARIO, & WESTERN RAILWAY jusqu'à (325 M.) *Oswego*, en 10 h.; ROME, WATERTOWN, & OGDENSBURG R. R. de là jusqu'à (476 M.) *Suspension Bridge*, en 4 h. 1/4; WABASH R. R. de là jusqu'à (979 M.) *Chicago*, en 13 h. (28 h. en tout; prix, $18, wagon-lit, $5); pas de surtaxe pour les places avec dossiers à renversement (v. p. 321). — Départ de la West Shore Station à Weehawken (bateaux-bacs, v. p. 6).

Weehawken, v. p. 61. Jusqu'à (53 M.) *Cornwall* (p. 239), la voie se confond avec celle du West Shore R. R. (R. 20 *C*). Puis notre ligne se détache à g. (S.-O.). — 70 M. *Campbell Hall*, point de jonction du Central New England R. R. (p. 179) et de la ligne Wallkill Valley, pour le lac Mohonk et Kingston (p. 180). 80 M. *Middletown* (p. 229); la contrée devient onduleuse et pittoresque. — 95 M. *Summitville* (164 m.), point de jonction de lignes pour (22 M.) Port Jervis (p. 229); pour (7 M.) *Ellenville* (457 m.; Mt. Meonagha Ho., à 3 kil. de la gare), séjour d'été dans les *Shawangunk Mts.*, et pour (35 M.) Kingston (p. 180). — Notre ligne longe ensuite le bord S.-O. des Catskills (p. 187), et gravit les *Delaware Mts.* — 103 M. *Mountain Dale* (292 m.; Park Ho., dep. $2). — 120 M. **Liberty** (482 m.; hôt.: *Ye Lancashire Inn*, dep. $3; *Wawonda, Buckley, Mansion Ho., Piney Woods Inn*, $2 à 3), lieu de villégiature pour l'été et station d'hiver, avec le *Loomis Sanitarium*, pour les cas de phtisie naissante. Liberty est un centre d'excursions. — *Young's Gap* (549 m.), le point culminant de la ligne. — 125 M. *Parksville* (512 m.); 37 M. *Rockland* (392 m.); 142 M. *Cook's Falls* (361 m.), sur le *Beaverkill*. — 162 M. *Cadosia* (305 m.), embranch. sur (54 M.) *Scranton* (p. 227). — 159 M. *Apex* (445 m.). — 180 M. 1/2 *Walton* (372 m.); embranch. sur (17 m.) *Delhi*. Plus loin, on traverse la

ligne de partage des eaux du Delaware et de la Susquehanna. — 191 M. *Franklin* (366 m.), sur les collines formant la base N.-O. des Catskills. — 199 M. *South Unadilla* (396 m.), station pour (1 M. $^1/_2$) *Unadilla* (p. 187). Près de (202 M.) *Sidney* (305 m.), sur la Susquehanna, nous croisons la ligne du Del. & Hudson R. R., allant d'Albany à Binghamton (v. p. 185). — 205 M. *New Berlin Junction*, embranch. sur *Edmeston, Utica* (p. 216), et autres points. — 245 M. *Randallsville*, embranch. sur (32 M.) *Utica* (p. 216). Près de (266 M.) *Castle*, nous croisons le West Shore R. R. (v. p. 226). 267 M. $^1/_2$ *Oneida* (p. 218); puis nous côtoyons la rive N. du *lac Oneida*. — 276 M. *Sylvan Beach* (Hot. St. Charles, dep. $ $2^1/_2$). — Près de (298 M.) *Central Square*, nous croisons le Rome, Watertown & Ogdensburg R. R. (v. ci-dessous).

325 M. **Oswego** (pron. -ouïgo; *Hotel Deep Rock*, $ 2 à 3), ville industrielle de 22 199 hab. av. un port sur la rive S. du *lac Ontario* (p. 318), qui sert à l'importation des céréales du Canada.

On continue sur la ligne du Rome, Watertown, & Ogdensburg R. R., qui côtoie la rive S. du lac Ontario. 363 M. *Wallington*; 393 M. *Windsor Beach*. 394 M. *Charlotte*; embranch. sur (7 M.) *Rochester* (p. 221). — 415 M. *Morton*; 471 M. *Lewiston*. — 476 M. *Suspension Bridge* (p. 225). De là à (978 M.) *Chicago* (Dearborn Station), v. R. 45 *B*.

F. Par Salamanca et Marion.

988 M. Erie Railway, en 25 à 32 h. (prix, $ 18; wagon-lit, $ 5). Le train direct part de New York à 2 h. après midi.

De New York à (332 M.) *Hornellsville* (353 m.), v. p. 191. Notre ligne se détache ici à g. de celle pour Buffalo (R. 27 *D*). — 359 M. *Wellsville* (464 m.). — 384 M. *Cuba* (518 m.), où la ligne atteint son point culminant. — 396 M. *Olean* (438 m.; pour Buffalo, v. p. 266). — 408 M. *Carrollton* (427 m.).

414 M. **Salamanca** (422 m.; hôt.: *Keating, Dudley*, $ 2), ville de 4250 hab., est le point de jonction d'une ligne pour (43 M.) *Dunkirk* (p. 309). De là, les horloges des gares sont réglées sur l'heure centrale (p. xxxvi). — 447 M. **Jamestown** (402 m.; hôt.: *Sherman Ho.*, $ 2 à 4; *Humphrey Ho.*, $ 2 à 4), ville de 22892 hab., non loin de la décharge S. du lac Chautauqua (v. ci-dessous), et (453 M.) **Lakewood** (*Kent*, $ 4), à l'extrémité S. du lac, sont très fréquentées en été.

Le ***lac Chautauqua** (*Lake Chautauqua*; 393 m. d'alt.; 218 m. au-dessus du lac Erie), long de 28 kil. sur 2 à 5 kil. de large, n'est qu'à 10 kil. de distance du lac Erie, mais il se déverse dans le golfe du Mexique par le Conewango, l'Allegheny, l'Ohio et le Mississipi. Ce lac est entouré de collines basses. Des bateaux à vap. partent régulièrement de Jamestown et de Lakewood pour *Mayville* (p. 280), *Chautauqua* (v. ci-dessous) et *Point Chautauqua* (Grand Hotel, $ 3 à $3^1/_2$).

Chautauqua (hôt.: *Hotel Athenæum*, 500 lits, $ $2^1/_2$ à 4; petits hôtels et pensions en grand nombre), petite ville riante sur la rive O. du lac, est bien connue pour avoir été le point de départ du mouvement dit

«University Extension», qui a pour but le développement de l'instruction populaire supérieure. La *Chautauqua Assembly*, société qui s'étend sur toute l'Union, a été fondée en 1878 par l'évêque Vincent et Lewis Miller. Elle possède à Chautauqua des écoles d'été, des salles d'assemblée et de conférences, des clubs, un musée, une salle de gymnastique et un relief de la Palestine, long de 90 m. Elle donne dans cette ville des cours supérieurs de toute sorte tenus par des professeurs universitaires. On peut aussi s'y livrer à divers sports, tels que: promenades en bateau à rames, bains, pêche à la ligne, jeux de golf et de tennis. Les visiteurs âgés de plus de 12 ans paient une contribution dite «Citizen Tax» (40 c. par j., $ 1½ par sem., $5 pour la saison; enseignement dans une branche $5, deux ou plusieurs branches $10). — La ligne du *Jamestown & Lake Erie Railroad* conduit de Jamestown à Chautauqua et à Mayville (v. p. 280).

Le train entre dans l'*Etat de Pennsylvanie* (p. 229). 474 M. *Corry* (435 m.; p. 268); la ligne descend ensuite la vallée du *French Creek*. — 503 M. **Cambridge Springs** (396 m.; hôt.: *Rider*, $2½ à 5; *Riverside*, $2 à 3; *Cambridge*, $2 à 2½; *Kelly*, $2), avec des sources ferrugineuses et autres, efficaces contre la dyspepsie, les rhumatismes, la goutte et la neurasthénie. Les environs en sont jolis. — 516 M. *Meadville* (328 m.; 10290 hab.); embranch. sur (36 M.) *Oil City* (p. 279). 559 M. *Sharon*; le train entre dans l'*Etat d'Ohio*. 572 M. *Youngstown*, point de jonction d'une ligne pour Pittsburg (p. 275); 589 M. *Leavittsburg* (268 m.); embranch. sur (49 M.) *Cleveland* (p. 309); 610 M. *Ravenna*, ville industrielle de 4000 hab.; 627 M. *Akron* (306 m.), ville de 42728 hab., avec de grandes minoteries et des filatures de laine. — 693 M. *Mansfield* (352 m.; p. 305), point d'intersection des Pennsylvania et B. & O. Railroads. 729 M. *Marion* (292 m.); embranch. sur (84 M.) *Dayton* (p. 361) et (143 M.) *Cincinnati* (p. 361). 825 M. *Decatur*; 856 M. *Huntington*; 913 M. *Monterey*; 978 M. *Hammond* (p. 357); 992 M. *Englewood* (p. 313); 994 M. *47 th Street* (Chicago).

998 M. **Chicago** *(Dearborn Station)*, v. p. 325.

G. Par Baltimore et Washington.

1048 M. Baltimore & Ohio Railroad, en 31 h. (prix, $18; wagon-lit, $5). Le *Vestibule Limited Train* (pas de surtaxe) quitte New York à 12 h. 55 après midi et arrive à Chicago le lendemain à 7 h. d. s.

De New York à (90 M.) *Philadelphie*, v. R. 31 *B*; de Philadelphie à (186 M.) *Baltimore*, v. R. 40; de Baltimore à (226 M.) *Washington*, v. R. 42; de Washington à (1048 M.) *Chicago* (Grand Central Depot), v. R. 44.



47. Chicago.

…ans. Nous joignons à la description de Chicago les deux plans sui-
: un *plan d'ensemble* (désigné dans le texte par: pl. d'en.) à l'échelle
100000e, qui pour plus de clarté ne renferme pas toutes les rues, et
…n *du centre de la ville* à l'échelle du 1/28500e (désigné dans le texte
…l.) †.

…ares: *Illinois Central Depot* (pl. C5), à l'extrémité S. du Lake Park, aussi pour les trains du Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis, …isconsin Central et du Michigan Central Railroad (stations de ban- à l'extrémité E. de Randolph Str., pl. C2, et à l'extrémité E. de Van …n Str., pl. C3 — celle-ci souterraine); *Canal Str. Union Depot* (pl. A3), les lignes du Chicago & Alton, du Chicago, Burlington & Quincy, du …ago, Milwaukee & St. Paul, du Pittsburg, Cincinnati, Chicago & St. …s, et du Pittsburg, Fort Wayne & Chicago Railroad; *Van Buren* ou …alle *Str. Depot* (pl. B3), pour le Chicago, Rock Island & Pacific, le …e Shore & Michigan Southern et le New York, Chicago & St. Louis R. R.; …rborn *Station* (pl. C4), au coin de Dearborn et Polk Str., pour le Chi- … & Grand Trunk, l'Atchison, Topeka & Santa Fé, l'Erie, Chicago & …tern Illinois, le Chicago, Indianapolis & Louisville, et le Wabash R. R.; …nd *Central Depot* (pl. B4), Harrison Str., pour le Chicago Terminal …nsfer R. R. (chemin de fer de ceinture en correspondance avec toutes … lignes passant à Chicago), le Pere Marquette System, le Chicago Great …stern et le Baltimore & Ohio Railroad; *Chicago & North Western Depot* …ells Str. Station; pl. B1), au coin de Wells et Kinzie Str., sert aussi … trains de l'Union Pacific R. R. — *Fiacre:* pour les hôtels, 1 à 2 pers., …; à 2 chev. (1 à 2 pers.), $1 (v. p. 326). *Parmelee's Omnibus* (desser- …t les gares et les hôtels), 50 c. par pers., y compris les bagages.

Hôtels: *Auditorium* (pl. a; C3; p. 329), Michigan Av., av. vue sur le …, somptueusement organisé, $3½ à 5, ch. $2 à 4; un tunnel revêtu … marbre blanc le relie à l'**Auditorium Annex*, dépendance située du …té S. de Congress Str., qui est préférable de beaucoup à l'Auditorium …i-même (très belle salle dans le style de Pompéi, av. une fontaine par Tiffany). — *Great Northern* (pl. e; C3), Dearborn Str., 237, $3½, recomm.; '*Hôtel Métropole* (pl. d'en. f; FG4), Michigan Av., au coin de 23rd Str., dep. $3, ch. dep. $1½; *Windermere* (pl. d'en. t; F7) au coin de Cornell Av. et …e 56th Str., $4 à 6; *Chicago Beach* (pl. d'en. u; H6), dep. $5, ch. dep. $1, dans un beau site sur le lac, ces deux et surtout le premier, près de l'Université; *Grand Pacific Hotel* (pl. d; B3), Jackson Boul., $3 à 5; *Grace*, à

---

† Légende du *plan du centre* de Chicago.

1. Ashland Block	BC2	18. Mc Vicker's Theatre	C2,3
2. Board of Trade	B3	19. Manhattan	C3,4
3. Tribune Bldg.	C2,3	20. Marshall Field's Store	C2
4. Chambre de Commerce	B2	21. » » Wholesale	B3
5. Chicago Club	C3	22. Masonic Temple	C2
6. » Opera House	B2	23. Monadnock	C3
7. » Burl. & Quincy R. R. Office	B3	24. Monon	C3
8. Chicago Orchestral Association	C3	27. Rothschild Bldg.	C3
9. Columbus Memorial Bldg.	C2	29. Portland Bldg.	C2
10. Illinois Trust & Savings Bank	B3	30. Pullman Bldg.	C3
11. Siegel & Cooper Bldg.	C3	31. Rookery	B3
12. Fair Building	C3	32. Royal Insurance Co.	B3
13. First National Bank	C3	33. Fine Arts	C3
14. Garrick Theatre	C2	34. Tacoma Bldg.	B2
15. Grand Opera House	BC2	35. Union League Club	B3
16. Home Insurance Bldg.	B3	36. Unity Bldg.	C2
17. Power's Theatre	B2	37. Women's Temple	B3
		39. Illinois Theatre	C3
		40. Carson, Pirie, Scott & Co	C2
		41. Rail. Exchange	C3

côté de l'Union League Club (pl. 35; B 3), ch. dep. $ 1; *Palmer House* (pl. e; C 3), State Str., grande maison, fréquentée par les diplomates et les commerçants, ch. dep. $ 1; *Stratford* (pl. k; C 3), Michigan Av., ch. dep. $ 1½; *Saratoga*, Dearborn Str., 155, ch. $ 1 à 3; *Ontario* (pl. g; C 1), Ontario Str., $ 2 à 5; *Wellington* (pl. h; C 3), au coin de la Wabash Av. et du Jackson Boul., ch. dep. $ 1½; *Hyde Park* (pl. d'en. r; H 6), au coin de 51st Str. et de la Lake Av., $ 2½ à 4; *Lexington* (pl. d'en. s; G 4), Michigan Av., au coin de 22nd Str., dep. $ 3, ch. dep. $ 1; *Victoria* (pl. j; C 3), Michigan Av., 194, $ 3 à 5; *Sherman* (pl. l; B 2), au coin des South Clark et Randolph Strs., ch. $ 1 à 4; *Kenwood*, au coin de 47th Str. et de la Kenwood Av.; *Mc Coy's* (pl. n; B 3); **Bismarck* (pl. b; B 2), Randolph Str., 180-186, près du City Hall, ch. $ 1 à 3; *Kaiserhof*, South Clark Str. (nos. 274, 266), 250 ch. dep. $ 1; *Majestic*, Quincy Str. et Randolph Str., ch. dep. $ 1; *Briggs House*, au coin de la Fifth Av. et de Randolph Str., ch. dep. $ 1; *Windsor-Clifton* (pl. o; C 3), au coin de Monroe Str. et de la Wabash Av., ch. $ 1 à 3; *Gault* (pl. p; A 2), W. Madison Str., $ 2 à 2½; *Southern* (pl. t; pl. d'en. D 4). Wabash Av., au coin de 22nd Str., $ 2 à 2½, ch. dep. 75c. — Pensions (*Boarding Houses*): dans tous les quartiers, $ 5 à 15 par sem.

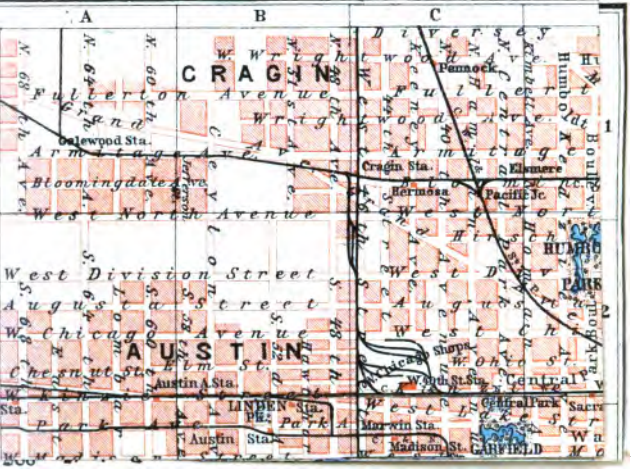
Restaurants: **Auditorium Annex*, av. café dans la salle pompéienne (p. 325), fréquenté après le théâtre; **De Jonghe*, Monroe Str., 45; *Kinsley*, Adams Str., 105, dîn. $ 1; *Rector*, au coin des Monroe et Clark Strs. et Adams Str., 31 (poisson, etc.; rendez-vous des acteurs); **Wellington Hotel*, **Stratford Hotel* (av. une salle hollandaise), v. ci-dessus; *Abson's Chop House*, Custom House Place, 16, non loin du Jackson Boulevard; *Old England Chop House*, à côté du précédent; *New England Dining Rooms*, Pullman Building; *Savoy*, au coin de Harrison Str. et de la Wabash Av.; *Kuntz-Remmler*, Wabash Av., 303; *St. Hubert's Inn*, au dernier étage du Majestic Hotel (v. ci-dessus); **Bismarck* (v. ci-dessus); **Schlogl*, Fifth Av., 109. — *Mangler*, La Salle Str., 119 (pour hommes); *Gunther's Luncheon Rooms*, State Str., 212, pour dames; *Kohlsaat's Luncheon Rooms* (comptoirs à lunch, v. p. 10). Clark Str., 196, Washington Str., etc.; *John R. Thompson's Restaurants*, State Str., 355 et 397, Adams Str., 165, etc.; *Henrici*, Randolph Str., 108; *Café Berlin*, State Str., 76; *Seaver*, State Str., 86; ainsi que dans la plupart des autres hôtels et dans les grands magasins de nouveautés (*Marshall Field*, *Carson*, *Pirie*, *Scott & Co.*, etc.). — *Restaurants chinois:* dans South Clark Str., entre le Jackson Boul. et Van Buren Str. (pl. B 3).

Brasseries: *Stein*, *Kretschmar*, N. Clark Str. (nos. 649, 625). — **Débits de vin:** *Jansen*, Washington Str., 163; *Wilken* (vins de Californie), La Salle Str., 49; *G. Berkes* («Rheingold»), Dearborn Str., 75; *Ad. Georg* («Binger Loch»), Randolph Str., 162. — **Jardins-brasseries** (avec concert): *Bismarck Garden*, North Halsted Str., 2019, au coin de Grace Str. (au delà de pl. d'en., F 1; entrée, 25 c.); *Rienzi Garden*, au coin de North Clark Str. et de la Diversy Av. (pl. d'en.; F 1); *Sanssouci Garden*, au coin de 61st Str. et de la Cottage Grove Av. (pl. d'en.; G 7); *Ansbacher Garten*, North Halsted Str., 1890, etc.

Chemins de fer élevés (*Elevated Railroads;* électr. et analogues à ceux de New York, p. 11; prix uniforme, 5 c.). 1. *Chicago et South Side Rapid Transit*, pour le Jackson Park (embranch. pour les abattoirs). — 2. *Metropolitan West Side*, pour 48th Str., par W. Van Buren Str. et Harrison Str., av. embranch. pour le N. et le S. — 3. *Lake Street*, pour 52nd Str. et l'Oak Park, par Lake Str. — 4. *North Western*, pour Buena Park et la Wilson Av. par la Fifth Av., et Wels Str. — Dans le centre de la ville («Down Town District»), les quatre compagnies se servent de la même voie dite la *Boucle* (*Union Loop*), allant de Van Buren Str. à Lake Str., par la Wabash Av., à la Fifth Av., par Lake Str., à Van Buren Str., par la Fifth Av., et retour au point de départ, de sorte qu'on peut passer d'une ligne à l'autre.

Tramways: dans toutes les rues principales et dans les faubourgs (5 c.).

Fiacres: à 1 chev., 1 à 2 pers., 50 c. par mille; chaque mille de plus, 25 c.; 1 heure, 1 à 2 pers., 75 c.; chaque ¼ d'h. de plus, 20 c.; dans les parcs et hors du rayon de la ville, $ 1 et 25 c. — A 2 chev. (*hacks*): 1 à 2 pers., 1 M. $ 1, 2 M. $ 1½; chaque pers. de plus, 50 c.; 1 heure, $ 2; chaque heure de plus, $ 1; une journée entière, $ 8; franchise pour les bagages ordinaires; au dessus de 50 kilos, 15 c. par malle. Il doit y avoir un tarif dans chaque voiture, mais il est préférable de bien s'entendre sur les prix.


A
B
C
1
2
CRAGIN
AUSTIN
Diversey
Fullerton Avenue
Wrightwood Ave.
Grand Ave.
Galewood Sta.
Armitage Ave.
Bloomingdale Ave.
West North Avenue
West Division Street
Augusta Street
W. Chicago Avenue
Chesnut St.
Elm St.
W. Kinzie Street
W. Park Ave.
Madison St.
West Lake Street
Hirsch St.
W. Ohio St.
Cragin Sta.
Elsmere
Hermosa
Pacific Jc.
Pennock
Humboldt Boulevard
Humboldt Park
Kimbell Ave.
Central Park
Central Park Ave.
Chicago Shops
W. 40th St. Sta.
Austin Sta.
Linden Sta.
Marwin Sta.
Madison St.
Garfield
Jefferson
N. 68th Ave.
N. 64th Ave.
N. 60th Ave.
N. 52nd Ave.
N. 48th Ave.



W. Harrison St.
Harvard St.
Fillmore St.
Sta.
West 12th Street
West 14th St.
West 15th St.
West 16th St.
Grant Locomotive Works
Lowry Sta.
Ch. Term. Tr.R.R.
Fairmount Prk.Sta.
West 22nd Street
HAWTHORN
West 26th St.
Morton Prk.Sta.
CLYDE
Berwin Sta.
West 31st Street
Ogden Ave.Sta.
Ogden Ave.
West 35th Street
West 39th Street
West 47th Street
Illinois & Michigan Canal
Archer Ave.
West 55th Street
West 63rd Street
Chicago Clearing Yards
Chicago Union Transfer Railway
West 71st Street
A
B
C
3
4
5
6

Bateaux à vapeur: pour toutes les places au bord des Grands Lacs (p. 319). Principales Cies. de navigation: la *Goodrich*, la *Lake Michigan & Lake Superior Transportation Co.*, la *Northern*, la *Anchor* et la *Graham & Morton Transportation Co.* Bateaux à vapeur pour *Milwaukee* (p. 337), 2 à 3 fois par jour (les meilleurs sont le «Virginia» de la Goodrich Line et le «Christopher Columbus»). De petits bateaux à vap. partent fréquemment (surtout le dim. et les jours de fête) pour le *Jackson Park*, le *Lincoln Park* (p. 332), *St. Joseph (St. Joe)* et *South Haven* (Mich.) et pour d'autres points aux environs immédiats. Les débarcadères se trouvent surtout non loin de l'embouchure du Chicago River (pl. D 1).

Théâtres: *Auditorium Theatre* (pl. a; C 3), Congress Str. (v. p. 329), décoration splendide; *Power's Theatre* (pl. 17; B 2), Randolph Str.; *Grand Opera House* (pl. 15; B C 2), Clark Str.; *Garrick Theatre* (pl. 14; C 2), Randolph Str., construit par Sullivan (p. 329); *Mc Vicker's Theatre* (pl. 18; C 2), Madison Str.; *Great Northern Theatre* (pl. e; C 3), Jackson Str., près de Dearborn Str.; *Academy of Music*, South Halsted Str.; *Studebaker*, dans le Fine Arts Building (pl. 33; C 3); *Chicago Opera House* (pl. 6; B 2), Washington Str., 118, pour vaudevilles; *Olympic*, *Haymarket*, ces deux pour vaudevilles; *Cleveland's Theatre*, au coin de la Wabash Av. et de Hubbard Court. — Les *célèbres *concerts de l'orchestre Thomas* ont lieu dans le local de la Chicago Orchestral Association (p. 329).

Eglises françaises (cathol.): *Notre-Dame*, Vernon Park, au coin de Sibley Str.; *St-Jean-Baptiste*, West 5th Str., au coin de South Peoria Str.; *St-Joseph*, South California Av., au coin de 38th Place. — *Eglise Evangélique Française*, Center Av., 327.

Sociétés françaises: *Cercle Français*, Clark Str., 194; *Club Français*, Oakenwald Av., 4564. — Journal français: le *Petit Journal de Chicago* (quotidien).

Librairies *(Booksellers)*: *Mc Clurg*, Wabash Av., 215; *Kœlling & Klappenbach*, Randolph Str., 100.

Consulats: de France, M. *Henri Mérou*, Ashland Block, 1511, Clark Str., 59 (de 10 h. à midi et de 1 à 4 h.); de Belgique, M. *Ch. Henrotin*; d'Italie, M. le comte *Rozwadowski*; de Russie, M. le baron *Schlippenbach*; de Suisse, M. *A. Holinger*, Washington Str., 165, Teutonic Building; d'Espagne (vice-cons.).

Poste (*Post Office*; pl. B C 3; p. 331): entre les rues Adams, Dearborn, Jackson et Clark, ouverte jour et nuit dans la sem., le dim. de 11 h. à 1 h. Succursale provisoire, Michigan Av., en face de Washington Str. (pl. C 2).

Agences de voyage (v. p. xxxiii): *Raymond et Whitcomb*, Adams Str., 95; *Thos. Cook et fils*, South Clark Str., 234; *Lloyd de l'Allemagne du N.*, Dearborn Str., 95; *ligne de Hambourg-Amérique*, Randolph Str., 163, au coin de La Salle Str.

Galeries Privées (v. p. 19): *Frank G. Logan*, Prairie Av., 2919 (œuvres de l'école de Barbizon); *Charles F. Günther*, imprimés anciens, portraits, manuscrits et autographes. En outre, *Mr. Martin A. Ryerson*, *Mr. Charles L. Hutchinson*, *Mrs. Potter Palmer*, etc., possèdent des galeries d'une grande valeur.

Chicago (pron. chikôgo; 179 m. d'altitude; 4 m. 50 à 22 m. au-dessus du lac Michigan), la plus jeune des grandes capitales du monde, la deuxième ville et le plus vaste centre de voies ferrées de l'Union, est située sur la rive S.-O. du *lac Michigan* (p. 320), à l'embouchure des fleuves *Chicago* (p. 330) et *Calumet*, à 970 kil. de Baltimore, point qui en est le plus proche sur la côte atlantique, et à 2970 kil. de San Francisco, sur l'Océan Pacifique. La ville, aux maisons très espacées, avec de longues rangées de façades uniformes, mesure plus de 495 kil. car. de superficie, et comptait 1698575 hab. en 1900 (1873800 en 1903). La ville a une ligne d'ancrage longue de 35 kil. sur la rive du lac, tandis que le fleuve Chicago et ses bras la divident en trois parties: les *côtés Nord, Sud* et *Ouest* (North, South West Sides). Le sol des fondations n'est que

de 1 à 6 m. au-dessus du niveau des eaux du lac, de sorte qu'il a dû être d'abord desséché en partie artificiellement. On remarque entre autres grandes artères du commerce: *State, Clark, Madison, Randolph, Dearborn* et *La Salle Streets,* ainsi que la *Wabash Avenue.* Chicago doit son aspect caractéristique à ses maisons d'affaires qui se dressent comme des tours colossales (*skyscrapers,* c.-à-d. égratigneurs des nues), mais dont la hauteur a été restreinte depuis peu à 46 m. Les plus belles maisons privées sont dans la *Michigan Avenue* et sur le *Drexel* et *Grand Boulevard,* du côté S., ainsi que sur le *Lake Shore Drive,* du côté N. D'après un recensement approximatif, les hab. américains de Chicago sont tout au plus au nombre de 350 000; mais la population compte près de 600 000 Allemands, 250 000 Irlandais, 180 000 Scandinaves, 100 000 Polonais, 90 000 Bohêmes, et 190 000 Anglais et Ecossais. Il y a 30 150 hab. de couleur. On y parle env. 40 langues; il y paraît des journaux en 10 langues et le service divin s'y fait en 20 langues différentes.

Histoire. Chicago s'est développée avec une rapidité phénoménale même pour une ville américaine. Les Français Joliet et Marquette ont, il est vrai, exploré le fleuve *Chicago* (le *Checagua*, «oignon sauvage» ou «putois», des Indiens) en 1673, mais le gouvernement de l'Union n'y fonda qu'en 1804 le *Fort Dearborn*, le premier établissement durable dans le marécage, qui occupait alors l'emplacement actuel de Chicago. Les Indiens en massacrèrent la garnison en 1812, mais le fort fut reconstruit deux ans après. En 1831, le petit village ne comptait que 100 hab. En 1840, Chicago contenait 4470 hab., et 29963 en 1850. En 1855 la ville, qui avait été jusqu'alors exposée aux inondations du lac, fut exhaussée de 2 m. 13. En 1870, Chicago, ville de 298977 hab., était l'un des plus grands centres du commerce du Nouveau Monde. Du 8 au 10 oct. 1871, la ville fut ravagée par un terrible incendie, qui éclata du côté O., s'étendit du côté N. du fleuve et réduisit tout en cendres sur une superficie de près de 8 kil. car. détruisant 17500 immeubles et causant à la propriété une perte évaluée à env. 200 millions de dollars. Près de 200 personnes périrent dans les flammes. Mais la ville se releva bientôt de ce désastre et si complétement, qu'au bout de quelques années, il n'en restait d'autre trace que l'état amélioré des rues et des maisons. L'incendie qui «trouva dans Chicago une ville en bois, la quitta transformée en pierre». En 1880, la population s'élevait à 503185 hab. et à 1099850 en 1890. Il y eut à Chicago en 1893 une *Exposition Universelle* (World's Columbian Exposition; v. p. 333), en mémoire de la découverte de l'Amérique en 1492, qui attira env. 12 millions de pers. et contribua beaucoup à la prospérité de la ville. — Chicago passe à tort pour une ville livrée exclusivement au culte de Mammon, tandis qu'elle est aussi un centre de culture intellectuelle et se distingue par le zèle qu'elle met à s'embellir de parcs et de boulevards et à créer des institutions d'utilité publique, des maisons d'ouvriers, des bibliothèques et des musées.

Industrie et commerce. Le commerce de Chicago ne le cède en Amérique qu'à celui de New York. C'est à Chicago que se concentre toute la puissance économique de l'Ouest central. Le mouvement général des affaires s'élevait en 1900 à 2030 millions de dollars. Les principaux articles sont les céréales (300 millions de boisseaux par année), le bois, le bétail et la viande de conserve (boîtes); dans ces branches, Chicago est le plus grand marché du monde. On y fabrique surtout des articles de quincaillerie, des objets en acier, des outils et des machines d'agriculture, des wagons, des tissus, du cuir, de la bière, des produits chimiques et des spiritueux; la valeur des produits manufacturés se montait en 1900 à $ 888950000. Le tonnage des navires, qui ont passé par son port en 1900, s'élevait à 14700000. — Parmi les plus grands établissements industriels,

on remarque: la Cie. dite *Illinois Steel Co.*, avec trois aciéries dans la ville, un capital de $35000000 et 10000 ouvriers; la *Mc Cormick Harvesting Machine Co.*, dans le quartier S.-O. (machines aratoires; 3000 ouvriers); la *Deering Harvester Co.* (pl. d'en., E1; au N.-O.; 3500 ouvriers), qui forme le «Harvester Trust» avec la précédente et d'autres maisons; les *Grant Locomotive Works* (pl. d'en. B4), et la *Chicago Cold Storage Exchange*. V. aussi p. 335. — Pour faciliter les transports des colis postaux et des marchandises, l'Illinois Tunnel Co. construit actuellement un réseau de lignes souterraines électr. sous les principales artères du mouvement.

Presque au milieu de la MICHIGAN AVENUE (pl. C2-6; v. p. 333) s'élève l'***Auditorium** (pl. a; C3), énorme édifice érigé de 1887 à 1889 par *Adler* et *Sullivan* (frais de construction, $3500000), qui comprend entre autres le grand hôtel de l'Auditorium (p. 326) et un beau théâtre (p. 327; 4200 places). La tour haute de 82 m. (entrée, 25c), et dont le mieux est de faire l'ascension en commençant la visite de Chicago, offre une vue magnifique sur la ville et le lac Michigan; au sommet, une station de signaux. — Le *Fine Arts* ou *Studebaker Building* (pl. 33; C3), à côté de l'Auditorium, ressemble à un palais et renferme un théâtre, des salles de concert, des locaux de clubs, etc. Au N. de ce bâtiment, l'immeuble du *Chicago Club* (pl. 5; C3), dans un style néo-roman. Au coin du Jackson Boul., le haut édifice dit *Railway Exchange Building* (pl. 41; C3), achevé en 1904. Au N. de ce dernier, le nouvel immeuble de la *Chicago Orchestral Association* (pl. 8, C3), pour les concerts Thomas (p. 327).

Le PARC DU LAC (*Lake Park*; pl. CD2-5), qu'on est en train d'agrandir en l'embellissant, s'étend entre la Michigan Av. et le lac du même nom. Dans la partie S. de ce parc, une belle *statue équestre du général John A. Logan* (1824-1886; pl. CD4), par Aug. St. Gaudens (1897). — Encore plus au S., l'*Illinois Central Depot* pl. C5; p. 325), gare parfaitement organisée.

L'***Institut des Beaux-Arts** (*Art Institute of Chicago*; pl. C3) est situé au N. de l'Auditorium (v. ci-dessus) et du côté E. de la Michigan Av., avec une de ses façades tournée vers le lac. Cet immense édifice a été construit de 1892 à 1893, sur les plans de *Shepley, Rutan* et *Coolidge*, dans le style de la Renaissance ital., avec des colonnes et des corniches ioniques et corinthiennes. Le perron est décoré de deux lions en bronze, dus à *Ed. Kemeys*. Outre les collections, le bâtiment renferme une grande *école des Beaux-Arts* (Art School; 2000 élèves). — Entrée: de 9 h. à 5 h. dans la sem., le dim. de 1 h. à 5 h.; gratuitement les dim., mercr. et sam.; 25 c. les autres jours. Directeur: William M. R. French. Il y a partout des étiquettes explicatives. Catalogue: 15 c.

Sous-sol (*Basement*): salles de provisions et d'enseignement pour l'école des Beaux-Arts.

Rez-de-chaussée (*First Floor*). Salles 1-5, 8, 10, 12 et 14: COLLECTION ELBRIDGE G. HALL, avec des moulages, et quelques sculptures modernes. — Salle 6. *COLLECTION HIGGINBOTHAM, reproductions de bronzes de Pompéi et d'Herculanum (originaux à Naples). — Salle 11: vieilles sculptures françaises. — Salle 13: instruments de musique. — Salle 15: antiquités égyptiennes (scarabées) et grecques (vases, verres, terres-cuites). — Salle 16

tableaux à l'huile. — Salle 20 (grand Blackstone Hall, sur le derrière): collection Blackstone, moulages de fragments d'architecture, surtout français — Salle 24: Bibliothèque Ryerson (beaux-arts).

Premier étage (*Second Floor*): tableaux, porcelaines, ouvrages textiles et objets japonais. — Salle 38 (à dr. de l'escalier): FIELD MEMORIAL COLLECTION, avec des tableaux surtout de l'école de Barbizon: *131, *Millet*, Paysans rapportant à l'étable un veau né aux champs (1864); *Troyon*, Retour du marché; paysages de *Corot* (108), *Cazin* (104), et *Constable* (111); 118, *Detaille*, Officiers à cheval; 101, *Breton*, le Chant des alouettes. — Salle 39 (salle Stickney): tableaux de peintres modernes, entre autres *Whistler* (343) et *Millet* (422). — Salle 40: COLLECTION MUNGER, avec des tableaux de *Meissonier*, *Gérôme*, *Michetti*, *Munkácsy*, *Troyon*, *Fromentin* et *Faed*. — Salle 41, 42 et 43: COLLECTION NICKERSON. Salle 41: bronzes et porcelaines du Japon. — Salle 42: cristaux et jades tableaux de peintres modernes, français et américains, tels que: *Couture*, *C H. Davis*, *Michel*, *Ribot*, *Wyant* et *Neal*. — Salle 44: aquarelles et ouvrages d'art industriel. — Salles 43 et 45: tissus et broderies. — Salle 32 (à g. de l'escalier), où sont les chefs-d'œuvre du musée (en partie de la collection Demidoff à Florence, achetée en 1890): **Rembrandt*, Jeune fille derrière une porte (1645); **A. van Ostade*, Kermesse; *Jan Steen*, Société joyeuse; **Hobbema*, paysage très boisé, remarquable; **J. van Ruisdael*, Château à l'orée d'une forêt: *A. van de Velde*, Bétail au pâturage; *Fr. Hals*, portr. d'un jeune peintre (œuvre de vieillesse); **Murillo*, Immaculée Conception; *Velazquez*, Philippe IV; *D. Teniers*, le Corps-de-garde; *Terburg*, la Leçon de guitarre; *Rubens*, Spinola; *Van Dyck*, portrait. — Salle 31: tableaux modernes. — Salle 33: médailles et chromolithographies éditées d'après des tableaux de maîtres anciens par l'Arundel Society à Londres. — Salles 25-30: expositions dont les objets varient.

La maison de vente de *Montgomery, Ward & Co.*, avec une svelte tour de belvédère, s'élève encore plus au N., du côté O. de la Michigan Av., au coin de Madison Str. Plus loin, la ***bibliothèque publique** (*Chicago Public Library;* pl. C2), fondée en 1872, édifice de la Renaissance avec des motifs grecs et romains, érigé de 1893 à 1897 par *Shepley, Rutan & Coolidge* (frais de construction 2 millions de doll.). Les entrées principales sont dans Randolph Str. (au N.) et Washington Str. (au S.). L'intérieur, surtout l'escalier et la salle de distribution (Delivery Room), est surchargé de marbre et de mosaïques, et il renferme env. 300000 vol. Huit ascenseurs sont à la disposition du public. Au premier étage, une grande *salle des Gloires* (Memorial Hall), pour les vétérans (Grand Army of the Republic), avec divers souvenirs. Les salles de lecture se trouvent au N. et à l'E. du deuxième étage.

La Michigan Avenue aboutit au N. au *Chicago-River* (pl. C1). Le Fort Dearborn (p. 318) s'élevait à g., au bord du fleuve, à l'extrémité de l'avenue (table commémorative au coin de River Str.).

Le *Chicago River*, qui se forme de deux bras (N. et S.) à l'intérieur de la ville, est un fleuve étroit et sale, mais dont les eaux sont navigables sur un parcours d'env. 30 kil. Le lac Michigan alimentant Chicago d'eau potable (p. 332), l'écoulement des eaux fluviales formait un problème difficile, jusqu'à ce qu'une ingénieuse canalisation détournât le cours du fleuve, qui se déverse maintenant dans l'Illinois et le Mississipi par un *canal de décharge* (Drainage Canal; frais de construction, 33 millions de doll.), large de 48 m. et profond de 6 m. 60. Des ponts en grand nombre traversent le fleuve, tandis que des lignes de tramway passent sous lui dans trois tunnels. Près de South Halsted Str., non loin de 22nd Str. (pl. d'en. F4), se trouve une sorte de *pont-levis* (Waddell Lift Bridge), achevé en 1893 et intéressant. Au moyen de poulies et de contre-poids,

qui montent et descendent dans les tourelles des piles, il peut s'élever jusqu'à 47 m. au-dessus du niveau des eaux, pour laisser passer les bateaux. Un canal d'interception (Intercepting Sewer), parallèle à la rive du lac, sert aussi à la canalisation. — Le *port*, profond de 6 m. 30, a une superficie de 180 hect.; l'embouchure du fleuve est protégée par un brise-lames long de 1 kil. 1/2.

Pour avoir une idée des QUARTIERS D'AFFAIRES de Chicago, on suit *Randolph Str.* (pl. C-A 2) à l'O. de la Michigan Av. jusqu'à l'**hôtel de ville** (*City Hall & County Court House*; pl. B 2), corps de bâtiments grandiose, composé de deux édifices, qui occupent tout un «bloc» de maisons (frais de construction, 5 millions de doll.). Au rez-de-chaussée, le poste central du *corps des pompiers* (Fire Department; 1100 hommes) et la *préfecture de police* (3200 hommes). A côté de l'hôtel de ville, la *Drake Fountain*, fontaine avec une statue de Christophe Colomb, érigée en 1892.

A env. 10 min. de l'hôtel de ville, dans la Dearborn Av., entre les Michigan et Illinois Streets, se trouve le **tribunal criminel et la prison** (*Criminal Court and County Jail*, pl. C 1), édifice sévère achevé en 1896.

LA SALLE STREET (pl. B 2-3), qui court au S. de l'hôtel de ville, renferme quelques-unes des plus grandes maisons d'affaires de la ville, entre autres: la **Chambre de Commerce* (pl. 4, B 2; 14 étages), au coin de Washington Str. (à g.); la *bourse des fonds* (Chicago Stock Exchange; 13 étages), en face à dr.; le *Tacoma Building* (pl. 34, B 2; 13 étages), au coin de Madison Str.; l'*Association chrétienne de Jeunes gens* (Y. M. C. A.; 13 étages), plus loin au S. (à g.); le curieux *temple d'Abstinence pour femmes* (*Women's Temperance Temple*; pl. 37, B 3; 13 étages), au coin de Monroe Str. (à dr.); le *Home Insurance Co. Building* (Cie. d'assurance; pl. 16, B 3; 11 étages) et la **Rookery* («Nid de Corneilles»; pl. 31, B 3; 10 étages), ces deux derniers édifices au coin d'Adams Str. (à g.). L'intérieur de la Rookery (600 chambres), avec son revêtement de marbre blanc, mérite une visite; on montera à la rotonde sur le toit par un des rapides ascenseurs (express elevators). Du côté dr. de la rue, entre Quincy Str. et le Jackson Boulevard, l'*Illinois Trust & Savings Bank* (pl. 10, B 3; 2 étages), dont la cour mérite une visite. A l'extrémité de La Salle Str., la **Bourse des Céréales** (*Board of Trade*, pl. 2, B 3), avec une tour haute de 98 m. (*vue); on peut visiter la galerie pendant les heures de la Bourse (de 9 h. 30 à 1 h. 15). — Non loin au N.-O., dans Adams Str., la maison de commerce en gros de *Marshall Field & Co.* (pl. 21, B 3; p. 332), bâtie par H. H. Richardson (p. 95), et dont l'architecture est caractéristique.

Le JACKSON BOULEVARD conduit à l'E. de la Bourse des Céréales au nouveau **Federal Building** comprenant la *Douane* et la *Poste* (Custom House & Post Office; pl. B C 3), couronné d'un dôme central haut de 61 m., et qui occupe tout un îlot de maisons. Non loin de ce bâtiment, cinq énormes édifices (16 étages): le *Great Northern Hotel* (p 325), Dearborn Str.; le *Fair Building* (pl. 12; C 3), au coin des Dearborn et Adams Strs.; le *Manhattan* (pl. 19; C 3-4),

Dearborn Str.; le *Monon* (pl. 24; C 3), Dearborn Str., et le *Monadnock* (pl. 23; C 3), qui doit son nom à la montagne mentionnée p. 135, Jackson Boulevard. A côté de ce dernier, l'*Union League Club* (pl. 35; B 3). — Dans Dearborn Str., au coin de Madison Str., le bel immeuble dit *Tribune Building* (pl. 3; C 2-3).

On va ensuite de là à STATE STREET (pl. C 1-6) et on la suit à g. A dr., la maison d'affaires de *Carson, Pirie, Scott & Co.* (pl. 40; C 2). Plus loin à dr., le *Columbus Memorial Building* (pl. 9, C 2; 14 étages), occupé presque entièrement par des médecins, au coin de Washington Str.; puis, à l'autre coin de Washington Str., la maison géante de **Marshall Field & Co.** (pl. 20; C 2), le «Bon Marché» de Chicago, avec 7500 à 8000 employés (restaur., p. 326), et au 6e étage, la *John Crerar Library*, bibliothèque d'env. 80000 vol. (surtout des ouvrages techniques et d'histoire naturelle), créée à l'aide d'une donation de 2 millions de doll. offerte par John Crerar (m. 1889). Ensuite, le *temple maçonnique* (Masonic Temple; pl. 22, C 2; 21 étages), édifice colossal, au coin de Randolph Str. (à dr.; belle vue du toit; 25 c.).

Parmi les grands édifices du QUARTIER DES AFFAIRES, on remarque encore les suivants: le *Fisher Building* (18 étages), au coin des Dearborn et Van Buren Streets, et en face, l'*Old Colony Building* (16 étages); l'*Unity Building* (pl. 36, C 2; 18 étages), Dearborn Str., près de Randolph Str.; le *Rand-McNally Building*, Adams Str., près de La Salle Str., une des plus grandioses maisons d'édition et d'impression des deux mondes (700 ouvriers; l'édifice est presque tout en acier); l'immeuble où siège la direction du *Chicago, Burlington & Quincy Railroad* (pl. 7; B 3), Adams Str., au coin de Franklin Str.; la *Royal Insurance Co.* (pl. 32; B 3), Jackson Boul., à peu près en face de la Bourse des Fonds; la *First National Bank* (pl. 13; C 3), au coin des Dearborn et Monroe Strs.; le *Pullman Building* (pl. 30; C 3), au coin de la Michigan Av. et d'Adams Str.; l'*Ashland Block* (pl. 1, B 2; 16 étages); l'*American Express Building*, de H. H. Richardson (p. 95), Dearborn Str. (côté E.), entre Adams Str. et Monroe Str.; le *Marquette Building*, au coin des Dearborn et Adams Streets, etc.

Les ***parcs publics** de Chicago, dont la superficie totale est de plus de 900 hect., forment autour de la ville une ceinture presque ininterrompue et longue de plus de 105 kil., y compris les boulevards qui les relient. — Tramway pour le *Lincoln Park*, du côté N. (v. ci-dessous), par N. Wells, N. Clark, et N. State Strs. En route, on peut visiter les *machines hydrauliques* (Water Works, pl. d'en. G 2) à l'extrémité E. de la Chicago Av., dont la tour a 53 m. de hauteur.

Chicago est alimentée d'eau potable (env. 1000 millions de litres par jour), que des prises d'eau (water cribs) pompent dans le lac Michigan au moyen de tunnels longs de 3 à 6 kil. $^1/_2$.

Le *LAKE SHORE DRIVE (pl. d'en. G 2), un peu plus loin à l'E., aboutit au N. près du ***Lincoln Park** (pl. d'en. F G 1), parc qui a 120 hect. de superficie.

Ce parc renferme de grandes serres de palmiers, des étangs à iris des marais et de charmants parterres, un petit jardin zoologique, une fontaine lumineuse, les statues de *Lincoln* (par St. Gaudens), de *Beethoven*, du général *Grant* (par Rebisso), de *Schiller*, de *La Salle* (p. 223) et de *Linné*, ainsi qu'un lac (petits bateaux). Phaétons pour le parc, à la *course*, 20 c. — Du côté O. du parc, près de l'entrée principale, l'immeuble de la *Société*

d'histoire naturelle (Chicago Academy of Sciences; pl. F1; entrée t. l. j. de 9 h. à 5 h. gratuitement), avec des collections d'histoire naturelle (surtout un mastodonte) parfaitement organisées.

On a construit dans le lac un **Breakwater Carriage Drive*, le long du Lincoln Park, jusqu'au (43 kil.) *Fort Sheridan* (p. 336), par le *Sheridan Boulevard.*

On atteint les parcs du côté S. par la ligne de l'Illinois Central R. R., le chemin de fer élevé (South Side Elevated R. R.) ou le tramway de la Cottage Grove Avenue; toutefois le mieux est de faire la course en voiture par la MICHIGAN AVENUE («Monitor Av.» sur le pl. d'en. G4-5; v.p. 329) et le *DREXEL BOULEVARD (pl. d'en. G 6), deux belles rues, où il y a beaucoup d'immeubles et de jardins pleins de goût. Dans la Michigan Avenue, plusieurs églises, de hôtels, ainsi que le *Calumet Club* (au coin de 20th Str.) et l'*arsenal* et *salle des manœuvres du 1er régiment* (Armory; pl. C6; au coin de 16th Str.). Sur le Drexel Boulevard, la *Drexel Memorial Fountain,* une belle fontaine. — On s'en retourne par le *GRAND BOULEVARD (pl. d'en. G 6). Dans la Prairie Av. («Palatine Av.» sur le pl. d'en. G 4-7), à l'extrémité de 18th Str., le *monument du massacre du Fort Dearborn,* érigé en souvenir de l'extermination de 1812 (p. 328).

Le **Washington Park** (pl. d'en. G 7; superficie, 150 hect.) et le **Jackson Park** (pl. d'en. H 7-8; superficie, 211 hect.) sont reliés entre eux par un large boulevard, la *Midway Pleasance* (phaétons pour les parcs, 1 pers. 25 c.; enfants, 15 c.).

Le Washington Park avec ses beaux arbres, ses parterres, ses étangs pleins d'iris des marais, ses serres chaudes, etc., mérite une visite. A l'entrée, une statue équestre de Washington, par French et Potter. — Le Jackson Park, avec des places de jeux, un casino et un lac (établissements de bains, bateaux à moteur électr.), a vu s'élever en 1893 les palais de l'Exposition Universelle (p. 328), dont on a conservé le temple du Japon, dans le *Wooded Island*, et la reproduction du *couvent de La Rabida* en Espagne, transformé en sanatorium (femmes et enfants); puis la *maison allemande*, à l'E. du Field Columbian Museum (v. ci-dessous). Dans la partie N., le ***Field Columbian Museum** (entrée t. l. jours de 9 h. à 4 h. moyennant 25c.; les sam. et dim. gratuitement; directeur: F. J. V. Skiff), créé en majeure partie aux frais de Marshall Field (p. 332) et installé dans le palais des Beaux-Arts de l'Exposition. Il comprend, entre autres, de vastes collections anthropologiques et d'histoire naturelle, une section des moyens de transport (reproduction d'un bateau de Vikings et des caravelles de Christophe Colomb, de grandeur naturelle), ainsi qu'un musée forestier remarquable.

Les parcs du côté O.: le *Douglas Park* (pl. d'en. D4; superficie, 73 hect.), avec une école de natation, le *Garfield Park* (pl. d'en. C 3; superf., 75 hect.), avec un pavillon de musique et des serres, et le *Humboldt Park* (pl. d'en. D 2; superf., 80 hect.) ne le cèdent guère à ceux des côtés N. et S.

L'**Université de Chicago** (*University of Chicago*; pl. d'en. G 7) entre les 57th et 59th Strs., fondée en 1857, fermée en 1886 et rétablie en 1892 avec un capital d'env. 10 millions de dollars (18 en tenant compte de la propr. foncière), dont 7 millions offerts par *J. D. Rockefeller*. Elle compte env. 4800 étudiants (dont plus de 45 %

d'étudiantes) et occupe un terrain d'env. 17 hect. Il y a des cours toute l'année; l'année académique se divise en quatre trimestres, au bout desquels ont lieu des promotions; les études des deux sexes, qui sont séparées dans les classes préparatoires correspondant aux dernières années de nos lycées, ont lieu en commun dans les cours supérieurs; les institutions de récréation et d'études (University Houses) sont soumises à la surveillance de l'Université.

Les bâtiments de l'Université (env. 40 à 50, dont 30 achevés) ont été construits en grès et dans le style gothique anglais, sur les plans de *H. I. Cobb* et *Coolidge.* On remarque, au coin de 57th Str. et de la Lexington Av., un groupe de bâtiments comprenant: la *salle des assemblées* (Assembly Hall), un *club des étudiants* (Students Club House), la *tour de l'Université* (University Tower; réduction de la tour Madeleine à Oxford) et les *University Commons* (reproduction du Christ Church Hall à Oxford). Puis le *bâtiment des cours* (Cobb Lecture Hall), le *laboratoire de chimie* (Kent Chemical Laboratory), l'*institut de physique* (Ryerson Physical Laboratory), le *bâtiment de la Faculté de droit* (Law School; sur le modèle de la chapelle du King's College à Cambridge en Angleterre), les *Instituts de zoologie, de botanique, de physiologie* et *d'anatomie,* le *museum Walker* avec des collections d'histoire naturelle et d'ethnographie, le *musée oriental* (Haskell Oriental Museum), la *salle de Gymnastique* (Bartlett Gymnasium), ainsi que quatre *maisons d'habitation* (dormitories) pour les étudiants et deux pour les étudiantes. Les différentes bibliothèques renferment env. 400 000 vol. en tout. — A l'Université se rattache une sorte d'*école normale secondaire* (School of Education), située sur la Midway Plaisance, entre les Monroe et Kimbark Avenues. Enfin l'*observatoire Yerkes* (v. p. 336) dépend de l'Université.

La ***bibliothèque Newberry** (*Newberry Library;* pl. d'en. F2; env. 250 000 vol.), au N. de la ville, sur la Walton Place, a été fondée en 1887 grâce à une donation de 3 millions de doll. offerte par *Walter Loomis Newberry* (1804-1868). C'est un édifice plein de goût, en granit rouge, sur les plans de *H. I. Cobb.* On y remarque surtout des ouvrages de médecine (p. ex. la bibliothèque du physiologue E. Du Bois-Reymond, 1818-1896), et d'autres sur l'histoire d'Amérique et la musique.

La **société historique de Chicago** *(Chicago Historical Society),* fondée en 1856, au coin de la Dearborn Av. et d'Ontario Str. (pl. C 1), occupe un immeuble incombustible (il n'y a pas de bois, même dans sa construction intérieure), construit par *H. I. Cobb,* dans un style néo-roman. Elle possède une grande collection de tableaux et de manuscrits (26 000 vol.; 60 000 brochures), ainsi que des souvenirs historiques relatifs à Chicago et aux Etats du N.-O. (entrée t. l. jours de 9 h. à 5 h. gratuitement).

On remarque entre autres **églises**: la *Cathedral of the Holy Name* (catholique), au coin des Superior et N. State Strs. (côté N.); la *Third Presbyterian Church*, au coin des Ashland et Ogden Avenues (pl. d'en. E 3),

avec de bons vitraux peints; la *Church of the Epiphany*, au coin de l'Ashland Av. et d'Adams Str.; la *Second Presbyterian Church*, Michigan Av., au coin de 20th Str. (pl. d'en. G4); l'*église du Scientisme* (First Church of Christian Scientists; v. p. 336), Drexel Boul., non loin de 40th Str., et la *Plymouth Church*, Michigan Av., près de 25th Str. (pl. d'en. G4).

Le «**Medical District**» *(quartier médical)*, intéressant surtout pour les médecins, se trouve du côté O. et a pour centre le grand hôpital dit *County Hospital* (pl. d'en. E3). Autour de cet édifice se groupent: l'*école de médecine* (Rush Medical College; 300 étudiants), fondée en 1837 et dépendance de l'Université, dans West Harrison Str.; l'*école de chirurgie et de médecine* (College of Physicians and Surgeons), au coin des Congress et Honore Strs., le *Presbyterian Hospital*, l'*école des infirmières* (Training School for Nurses) et l'*école d'homéopathie* (Chicago Homeopathic Medical College).

Le **Hull House**, au coin S.-O. des Polk et South Halsted Strs. (pl. d'en. F3), institution dirigée par des femmes, est un centre de réunion et contribue aux œuvres de bienfaisance et à la culture intellectuelle du quartier environnant qui est pauvre. Il y a une crèche et un jardin d'enfants, des écoles, une salle de gymnastique, etc.; on y donne aussi des conférences et des concerts. — L'**Armour Mission**, au coin de l'Armour Av. et de 33rd Str., un des établissements de bienfaisance les plus remarquables de Chicago, renferme une salle de mission (mission hall), une crèche, une pharmacie gratuite (dispensary), etc. — L'*Armour Institute*, fondé en 1892 grâce à une donation de 3 millions de dollars, est une école polytechnique (1350 élèves).

Les célèbres **abattoirs et parcs à bétail** (*Union Stockyards*; pl. d'en. EF6), formant une ville à part, se trouvent dans South Halsted Str., à 9 kil. au S.-O. de l'hôtel de ville (chemin de fer élevé, v. p. 326; tramways par South Halsted Str. ou bien par la Centre Av., qui conduisent tous deux à l'entrée principale dans 41st Str.). On est conduit, mais il est bon d'avoir une lettre de recommandation d'une des grandes maisons d'exportation.

Les parcs à bétail proprement dits occupent une superficie d'env. 200 hect., ils ont 40 kil. d'auges à pâture (feeding-troughs) et 30 kil. d'abreuvoirs et peuvent contenir 75000 pièces de gros bétail, 300000 porcs, 50000 moutons et 5000 chevaux. Il y entre par année 3 à 4 millions de têtes de gros bétail, 7 à 8 millions de porcs, 3 à 4 millions de moutons et 100000 chevaux, représentant une valeur totale de 300 millions de dollars. On abat, on emballe et l'on expédie sous forme de viande les $^2/_3$ ou les $^3/_4$ de ces animaux dans les yards. Les maisons d'exportation occupent env. 25000 ouvriers, et la valeur annuelle de leurs produits s'élève à près de 320 millions de dollars. Les maisons d'exportation d'*Armour & Co.* et de *Swift & Co.*, sont les plus grandes; elles occupent ensemble env. 14000 employés et vendent pour 80 millions de doll. de marchandises, par année, y compris la viande de conserve, la margarine, les engrais, la colle, etc. — Les procédés employés pour l'abattage et leur rapidité sont extraordinaires, mais on doit déconseiller la visite des abattoirs aux personnes nerveuses. — Il y a un grand marché couvert pour les chevaux. — Les abattoirs possèdent un hôtel *(Transit House)* de premier rang et une banque, ainsi qu'un journal spécial.

On visitera aussi avec intérêt un des grands **greniers à blé** *(Grain Elevators)*, au nombre d'env. 40 (tous au bord du fleuve), et dont les magasins ont une capacité totale d'env. 30 millions de boisseaux (bushels).

Une excursion à **Pullman** (*Florence Hotel*, $1), à 14 M. au S. de l'hôtel de ville, sur la ligne de l'Illinois Central Railroad (durée du trajet, $^3/_4$ d'h.), est également fort intéressante et demande env. $^1/_2$ journée. C'est une ville modèle fondée en 1881 par George Pullman (1831-1897) et composée presque exclusivement de maisons pour une famille; elle compte 12000 hab. A g. de la jolie gare se trouvent les ***Pullman Car Works**, qui fabriquent annuellement env. 100 Pullman Cars (wagons de luxe), 500 wa-

gons de personnes et 12000 wagons de marchandises (valeur moyenne, 10 à 12 millions de doll.). La Pullman Car Co. possède et exploite actuellement 2400 voitures. L'*Arcade* est un édifice qui renferme tous les magasins, un théâtre et une bibliothèque publique d'env. 8000 vol.

De Chicago au lac Geneva, 91 M., en 3 h. 1/2 à 4 h. Départ du Chicago & North Western Depot. 30 M. *West Chicago;* 42 M. 1/2 *East Elgin;* 55 M. *Crystal Lake;* 77 M. *Genoa Junction;* 85 M. 1/2 *Lake Geneva.* — 91 M. **Williams Bay.** A env. 2 kil. de la localité, à 67 m. au-dessus du *lac Geneva* (superficie, 22 kil. car.; profondeur, 42 m. 60), l'*observatoire* de l'Université de Chicago (*Yerkes Observatory;* à 400 m. d'alt.; directeur: M. le prof. G. E. Hale), fondé par Ch. T. Yerkes en 1892, avec un réfracteur long de 23 m. (diamètre de l'objectif d'Alvan Clark: 1 m.).

Autres excursions plus petites, mais intéressantes, de Chicago aux points suivants: *Evanston* (v. ci-dessous), *Michigan City*, *St. Joseph*, *Kenosha* (v. ci-dessous), *Grand Haven*, *Kewaunee*, *Sturgeon Bay* (bateau à vap. pour tous ces endroits), *Lake Forest* (v. ci-dessous), *Highland Park*, *Winnetka* (v. ci-dessous)), etc.

De Chicago à *New York*, v. R. 46; à *Baltimore* et à *Washington*, v. R. 44; à *Milwaukee*, v. R. 48; à *St. Paul* et à *Minneapolis*, v. R. 49; à *St. Louis*, v. R. 54; à *Cincinnati*, v. R. 55; à *Kansas City*, v. R. 88; à *Council Bluffs* et à *Omaha*, v. R. 84; à *Pittsburg*, v. R. 43; à *Buffalo*, v. R. 45; à *la Nouvelle-Orléans*, v. R. 62.

48. De Chicago à Milwaukee.

A. Par le Chicago & North-Western Railway.

85 M. Chemin de fer, en 2 h. à 3 h. (prix, $ 2.55; chair car, 35 c.).

Chicago, v. p. 325; départ du Chicago & North-Western Depot (pl. B 1). Le train court au N. le long du *lac Michigan*, en passant à des stations de banlieue en grand nombre. On ne voit le lac qu'après Waukegan (à dr.). — 12 M. *Evanston* (Avenue House, $ 2 1/2 à 3 1/2), ville de 19259 hab., avec la *North Western University*, fondée par des méthodistes en 1851, qui compte 3700 étudiants et dont les facultés de droit et de médecine sont à Chicago. — 17 M. *Winnetka.* — 23 M. *Highland Park* (Moraine Hot., $ 3 à 10), lieu de villégiature fréquenté par les négociants de Chicago. — 25 M. *Fort Sheridan,* avec une garnison (Sheridan Boulevard, v. p. 333). — 28 M. *Lake Forest,* avec de jolies villas et la Lake Forest University (135 étudiants). — 36 M. *Waukegan.* — 42 M. *Zion City,* dont les habitants sont pour la plupart des scientistes (guérisseurs par les prières), secte fondée par John A. Dowie; il y a de jolies villas de milliardaires de Chicago. — Le train entre ensuite dans le *Wisconsin* (nommé plaisamment le «Badger State» ou l'Etat du Blaireau, allusion aux grottes où les premiers mineurs cherchaient un refuge en hiver), état fertile, riche en bois et en céréales, avec un grand nombre de tumulus indiens et de grandes mines de minerai de fer (v. p. 349). On y a trouvé beaucoup d'ustensiles de cuivre de l'époque préhistorique. Les habitants sont en grande partie d'origine allemande ou scandinave. — 51 M. *Kenosha* (11 600 hab.), reliée à Milwaukee par un tramway électr. A dr., le grand Pennoyer Sanatorium ($ 3 à 5). — 62 M. *Racine* (hôt.: Racine, dep. $ 2 1/2 à 3; Merchants', $ 2), ville de 29 100 hab., possède


MILWAUKEE
1:27.100
Feet
Mètres
Schlitz Park
Schlitz Brewery
Pabst's Brewery
Auditorium
City Hall
County Court Ho.
Plymouth Ch.
Convent
St. Paul's Ch.
Pabst Th.
Layt. Art Gall.
Germania
Wells B.
Milw. Cl.
Calum. Cl.
Publ. Libr. & Mus.
Ger. Club
Alhamb. Th.
Pabst B.
P.O. Federal Bldg.
Chicago & N.W.R.R. Dep.
Davidson Th.
Bijou
Street R.R. Co.
Schubert's Th.
N. Ins. B.
Ch. of Commce
Union Dep.
Elevators
Kneelands Can.
Menomonee River
Menomonee Can.
East St.
Milw. Yards
South Milw. Yards
Harbor Inlet
Life Sav. Sta.
Kinnickinnic R.
Allis Sta.
Nat. Ave. Sta.
Chicago
St. Paul
Lake Michigan
Sherman St.
Walnut St.
Galena St.
Cherry St.
Vliet St.
Poplar St.
Chestnut St.
Prairie St.
State St.
Cedar St.
Wells St.
Grand Ave.
Sycamore St.
Clybourn St.
St. Paul Ave.
Fowler St.
Central Ave.
Winnebago St.
Pearson St.
Brady St.
Kewaunee St.
Pleasant St.
Lyon St.
Ogden Ave.
Knapp St.
Juneau Ave.
Johnson St.
Martin St.
Biddle St.
Oneida St.
Mason St.
Wisconsin St.
Michigan St.
Huron St.
Detroit St.
Buffalo St.
Chicago St.
Menomonee St.
Corcoran St.
Polk St.
Oregon St.
Florida St.
Virginia St.
Park St.
S. Pierce St.
National Ave.
Walker St.
Lake St.
Beach St.
Harbor St.
Hanover St.
Reed St.
Barclay St.
Juneau Park
Wagner & Debes' Geogl. Estabt. Leipzig.
A
B
C
1
2
3
4
5

un bon port, avec des fabriques (wagons, voitures, instruments aratoires) et un commerce important. — 85 M. *Milwaukee*, v. ci-dessous.

B. Par le Chicago, Milwaukee & St. Paul Railroad.

85 M. Chemin de fer, en 2 h. 1/2 à 2 h. 3/4 (prix comme p. 336).

Chicago, v. p. 325. Départ de la Canal Str. Station. Cette ligne court à l'O. de celle décrite p. 336 (R. 48 *A*). — 9 M. *Mayfair*; 32 M. *Rondout*; 52 M. *Ranney*; 62 M. *Corliss*, embranch. sur (7 M.) *Racine* (p. 336). — 85 M. *Milwaukee.*

Milwaukee.

Gares: 1. *Chicago et N. W. R. R. Depot* (pl. C 3; buffet), à l'extrémité E. de Wisconsin Str. — 2. *Union Depot* (pl. A B 3; buffet), Everett Str., pour les Wisconsin Central et Chicago, Milwaukee & St. Paul R. R. — 3. *South Side* ou *Allis Station* (pl. B 5), National Av., station supplémentaire du C. M. & St. P. R. R.

Hôtels: *Pfister* (pl. b; B 3), Wisconsin Str., au coin de Jefferson Str., $3 à 5, ch. $1 1/2 à 3 1/2; *Plankinton House* (pl. a; B 3), Grand Avenue, au coin de West Water Str., $2 1/2 à 5, ch. dep. $1 1/2; *Schlitz Hotel* (pl. c; B 3), Grand Av., au coin de 3rd Str., av. jardin, ch. dep. $1; *Republican Ho.* (pl. d; A B 2; Alvin P. Kletzsch), au coin de Cedar Str. et de 3rd Str., $2 à 3 1/2; *St. Charles* (pl. e; B 3), East Water Str., $2 à 2 1/2; *Aberdeen* (pl. f; A 3), Grand Av., $2 à 2 1/2; *Blatz* (pl. g; B 2-3), en face du City Hall, ch. dep. $1, dîn. 50 c.

Restaurants. Outre ceux des *hôtels*: *Pabst Theatre Café* (pl. B 2-3); Young Men's Christian Association, Fourth Str., 143; *Woman's Exchange*, Milwaukee Str., 413. — Café et Pâtisserie: *Gust. Martini*, East Water Str. — Dans les faubourgs, des *jardins-brasseries* en grand nombre.

Tramways électr.: dans toutes les rues importantes et pour les faubourgs.

Fiacres (*Cabs* et *Hacks*): 1 à 2 pers. $1 par mille ou d'une gare à l'autre; 2 M. $1 1/2, au-dessus de 2 M. $2, chaque pers. de plus, 50 c. 1 h. $1, chaque h. de plus, 50 c.; à 2 chev. $2 et 1. Bagage jusqu'à 100 livres (45 kilos) gratuit.; au dessus, 15 c. par colis.

Bateaux à vapeur: pour *Chicago*, v. p. 327; service régulier pour tous les ports les plus importants des Grands Lacs et pour les différents séjours d'été aux environs de Milwaukee.

Théâtres: *Pabst* (pl. B 2), Oneida Str.; *Alhambra* (pl. A 3), Grand Av.; *Davidson's* (pl. A B 3), 3rd Str., près de la Grand Av.; *Bijou* (pl. B 3), 2nd Str.; *Academy of Music* (pl. B 3), Milwaukee Str.

Poste (pl. P.O.; C 3) dans le Federal Building, Wisconsin Str.

Milwaukee (pron. milouôki, avec l'o ouvert; 177 m.), la plus grande ville du Wisconsin, point de jonction de lignes importantes et l'un des centres manufacturiers et de commerce les plus considérables du Nord-Ouest, occupe un joli site ondulé sur la rive O. du *lac Michigan*, à l'embouchure du *Milwaukee River* qui reçoit deux affluents: le *Menomonee* et le *Kinnickinnic* à l'intérieur de la ville. On y a créé un excellent port au moyen de grands brise-lames, tandis que les plus gros navires de la navigation intérieure peuvent parvenir par le fleuve jusqu'aux portes des magasins de gros. Beaucoup de rues sont larges et ombragées, avec des maisons en briques couleur crème, qui ont valu à la ville son sobriquet de «Cream City». Les plus beaux immeubles se trouvent dans les rues

et places suivantes: Grand Av., Prospect Av., Waverley Place, Juneau Av., Marshall Str. et Astor Str. Milwaukee comptait 285 315 hab. en 1900 (312 736 en 1903), dont les $^{3}/_{4}$ sont des Allemands, de sorte qu'il y a quantité de sociétés de gymnastique, de musique et de tir.

Milwaukee, qui n'était en 1834 qu'une simple factorerie du Français Salomon Juneau (1793-1856) pour la pelleterie, s'est développée ensuite avec une rapidité extraordinaire. Elle comptait 1712 hab. en 1840, 20061 en 1850, 45 246 en 1860, 115 587 en 1880 et 204 468 en 1890. Les principaux articles de commerce sont les céréales, la farine et le bois. Les greniers à blé (grain-elevators) peuvent contenir 6 millions de boisseaux. La bière de Milwaukee (v. p. 339) s'expédie dans toute l'Union et l'on y fabrique annuellement plus de 3 millions de barils (barrels), d'une valeur de 15 millions de doll. On exporte des masses énormes de viande de porc. Les principaux produits sont: la farine, le cuir, les machines, la quincaillerie, les objets en acier et le tabac (valeur totale, $ 123786450 en 1900).

La Grand Avenue (pl. AB 3), qui court de l'E. à l'O., est, avec *Wisconsin Str.* (pl. BC 3) et *East Water Str.* (pl. B 2-4), une des principales artères du commerce de la ville. Les édifices les plus remarquables sont entre autres: le **Federal Building** (pl. C 3), édifice en granit érigé de 1896 à 1898 dans un style néo-roman avec une haute tour, comprenant la *poste*, la *douane* et le *palais de Justice de l'Etat* (U. S. Court House) et situé entre les Jefferson, Jackson, Michigan et Wisconsin Streets; le *palais de Justice du district* (County Court House; pl. C 2), édifice en grès (vue du dôme), dans le «bloc» de maisons compris entre les Jefferson, Jackson, Oneida et Biddle Strs.; le haut *Wells Building* (pl. B 3), au coin des Milwaukee et Wisconsin Streets; la *chambre de Commerce* (Chamber of Commerce; pl. B 3), Michigan Str., l'*église de Plymouth* (pl. C 2), édifice massif au coin des Van Buren et Oneida Streets, et l'*église de St-Paul* (pl. C 1-2; épiscopale), Marshall Str. Le *bâtiment de l'Exposition* (Exposition Building; pl. A 2), Cedar Str., renferme un skatingring (15 c.; patins à roulettes, 10 c.). — Au coin des Jefferson et Mason Strs., la **Galerie des Beaux-Arts** (*Layton Art Gallery*; pl. BC 3; visible t. l. jours sauf le lundi de 10 h. à 4 h., le dim. de 2 h. à 4 h. gratuitement, les mercr. et vendr. moyennant 25 c.), avec des œuvres de peintres, tels que: Rosa Bonheur, Constable, Corot, Millet, Andr. et Osw. Achenbach, Alma-Tadema, Clays, Inness, Kensett, Mauve, Holmberg, Pradilla, Mesdag, Munkácsy, van Marcke, etc. et des sculptures de Hiram Powers et de Romanelli.

La **bibliothèque publique** (*Public Library*; pl. A 3), Grand Av., a été fondée en 1878, compte 150 000 vol. et renferme aussi un *musée* (visible gratuitement), avec des collections d'archéologie, d'ethnographie et d'histoire naturelle. — L'**hôtel de ville** (*City Hall*; pl. B 2), qui occupe le triangle situé entre les rues East Water, Market et Biddle, renferme une énorme cloche.

Mentionnons encore dans le quartier des affaires: les immeubles de la *Germania* (pl. B 3), journal allemand, et du journal dit *Evening Wisconsin*, au coin des Milwaukee et Michigan Streets; puis, le *New Insurance*

Building (pl. B3), le *Mitchell Building*, au coin des Michigan et East Water Streets, le *Pabst Building* (pl. B3) et l'*école normale* (Teachers' Seminary), Broadway, 558. — On remarque entre autres monuments: la *statue de Washington*, dans la Grand Av., la *statue de Bergh*, le philanthrope, en face de l'hôtel de ville, ainsi que le *monument des Guerriers*, au coin de 10th Str. et de la Grand Av.

Le **Juneau Park* (pl. C2-3), sur la rive escarpée du lac avec une jolie vue, renferme des statues de Salomon Juneau (v. p. 338) et de Leif Ericson (p. LIII). Plus au N., le *Lake Park* et la tour élevée du château d'eau de la *North Point Pumping Station*. — Jolie promenade en voit. au N., le long du fleuve, à (10 kil.) *Whitefish Bay* (concerts, roue géante, etc.; tramway, 10 c.) et à (13 kil.) *Fox Point*. — Dans l'angle S.-O. de la ville, un beau cimetière, le *Forest Home Cemetery*. — Au *Washington Park*, à l'O. de la ville, une harde de cerfs.

On visitera avec intérêt les grandes *brasseries*, par ex. celles de Pabst, Schlitz, Blatz, etc. Les brasseries fondées par Pabst (m. 1903; pl. A2) et Joseph Schlitz (m. 1875) brassent par année plus de 1 600 000 hectolitres de bière. Puis les *greniers à blé* (grain elevators) et les *minoteries*. Au S. (Bay View), le *parc de Humboldt* et la vaste laminerie de l'*Illinois Steel Co.*

Le SHERIDAN DRIVE, route de voit. longue de 3 kil. qui côtoie le lac au S., doit être prolongée jusqu'au Sheridan Boulevard (v. p. 333). — A 5 kil. à l'O. de la ville, l'*hôtel des Invalides* (National Soldiers' Home), qui peut recevoir 2400 invalides; il y a un beau parc. — A *Wauwatosa*, à 4 kil. à l'O., l'*hôpital* (County Hospital) et des *places de jeux* (State Fair Grounds; tramway électr., 5 c.). — Excursion intéressante à **Waukesha** (*Fountain Spring Ho.*, $ 3 à 5), à 32 kil. à l'O. de Milwaukee, avec la *source de Bethesda*, dont on expédie au loin les eaux (efficaces contre le diabète et le mal de Bright). — Pour *St. Paul*, v. ci-dessous.

49. De Chicago à St. Paul et à Minneapolis.

A. Par le Chicago, Milwaukee & St. Paul Railroad.

420 M. CHEMIN DE FER jusqu'à (410 M.) *St. Paul*, en 12 h. 1/2 à 13 h., et de là à (10 M.) *Minneapolis*, en 1/2 h. à 3/4 d'h. (billet direct, $11.50; wagon-salon, $1; wagon-lit, $2). — Le train-poste direct pour St. Paul suit la ligne décrite ci-dessous et passe par *La Crosse*, toutefois on peut aller aussi de Chicago à St. Paul, par *Madison* et *Prairie du Chien*, ou bien par *Dubuque*.

De Chicago (Canal Str. Station) à (85 M.) *Milwaukee*, v. R. 48. La ligne se dirige à l'O. — 99 M. *Brookfield*, la ligne pour *Madison* (p. 340) et *Prairie du Chien* (p. 342) se détache à g. — 118 M. *Oconomowoc*. — 130 M. *Watertown* (Commercial, $ 2), ville industrielle sur le *Rock River*, qui possède la N.W. University (luthérienne; 140 étudiants) et l'université du Sacré-Cœur (Sacred Heart University). Le train court ensuite au N.-O. — 150 M. *Columbus*; 178 M. *Portage City* (buffet), ville de 5460 hab., sur le *Wisconsin River*, qui y devient navigable. — 195 M. *Kilbourn City* (Finch Ho., $2 à 2 1/2), d'où l'on peut visiter les **rapides (Dalles) du Wisconsin*, situés dans une pittoresque cluse d'érosion. — 240 M.

Tomah; 257 M. *Sparta.* — 283 M. **La Crosse** (190 m.; *buffet*, **hôt.**: *Cameron Ho.*, $ 2½), ville florissante de 28 895 hab. sur la rive E. du *Mississipi,* avec de grandes scieries.

La ligne franchit le Mississipi, large ici d'env. 500 m., entre dans l'Etat de *Minnesota* (le «North Star State», ainsi nommé parce que les mots: «l'Etoile du Nord» figurent dans ses armoiries) et remonte la rive dr. du fleuve: paysage pittoresque; vue à droite. — 307 M. *Winona* (The Winona, $ 2 à 4), ville de 19 714 hab., qui se livre au commerce du bois et des céréales. — 340 M. *Wabasha* (Hurd Ho., $ 2), à l'extrémité inférieure du *lac Pepin* (v. p. 381). — 352 M. ½ *Lake City* (Lyon, $ 2) et (359 M.) *Frontenac* (Lake Side, $ 2), toutes deux dans un beau district et fréquentées en été. — 369 M. *Red Wing*; 390 M. *Hastings.*

410 M. *St. Paul,* v. p. 343. — 420 M. *Minneapolis,* v. p. 345.

B. Par le Chicago & Northwestern Railway.

421 M. Chemin de fer jusqu'à (409 M.) *St. Paul*, en 11 h. ½ à 14 h.; jusqu'à (12 M.) *Minneapolis*, en ¾ d'h. de plus (prix du trajet comme à la R. 49 *A*.

Chicago, v. p. 325; départ de la Wells Str. Station. Le train court au N.-O. et passe à plusieurs stations de banlieue. — 63 M. *Harvard Junction.* Puis on entre dans le *Wisconsin* (p. 336). De là, quelques trains passent par *Beloit,* où il y a un collège renommé, et d'autres par (91 M.) *Janesville,* mais ils se rejoignent à (116 M.) *Evansville.*

138 M. ½ **Madison** (pron. meddiss'n; 262 m.; hôt.: *Park Hotel,* $ 3 à 4; *Capitol, Ogden,* $ 2 à 2½), riante ville de 19 164 hab. et capitale du Wisconsin, est située entre les beaux *lacs Mendota* (v. ci-dessous), *Monona* (10 kil. car.) et *Wingra.* Le bel édifice du Capitole *(State Capitol)*, endommagé par un incendie en 1904, renferme une *bibliothèque de jurisprudence* (State Law Library; 38 000 vol.) et les bureaux de la *Wisconsin Free Library Commission.* L'*Université du Wisconsin,* fondée en 1836, dans un beau site, sur deux collines qui dominent le lac Mendota, est fréquentée par 3000 étudiants. L'*Observatoire* (Washburn Observatory), qui en fait partie, est un des mieux organisés de l'Amérique. La Société historique du Wisconsin *(State Historical Society of Wisconsin)* possède une bibliothèque de 260 000 vol., des manuscrits importants pour l'histoire de l'Ouest de l'Amérique et un musée avec des collections d'histoire, d'ethnographie et d'archéologie (instruments de cuivre et de pierre des indigènes du Wisconsin, etc.). Le même bâtiment comprend aussi les bibliothèques de l'Université (125 000 vol.) et de l'Académie des Beaux-Arts et des Sciences (10 000 vol.).

La ligne se dirige au N. en côtoyant le *lac Mendota* (superficie, 39 kil. car.; profondeur, 25 m. au maximum). 171 M. *Devil's Lake* (à dr.); 176 M. *Baraboo,* au centre d'un district riche en fer récemment ouvert à l'exploitation. — 213 M. *Elroy*; notre ligne se détache

à g. de celle pour *La Crosse* (p. 340) et traverse de vastes forêts de conifères. Près de (226 M.) *Camp Douglas*, on aperçoit plusieurs rochers aux contours bizarres. — 299 M. *Augusta.* — 321 M. 1/2 *Eau Claire* (17517 hab.), point de jonction d'un embranch. sur Duluth (p. 348), avec des scieries; le train franchit le *Chippewa.* — 345 M. *Menomonie.* — 389 M. *Hudson,* où se trouve l'*Oliver Wendell Holmes Sanitarium* ($ 1 1/2 à 2 1/2), dans un joli site, sur la rive E. du *lac St. Croix.* De là, on peut visiter les **rapides (Dalles) du St. Croix,* qui s'échappent en mugissant entre des parois à pic de roches trappéennes. Le train franchit ensuite le *St. Croix* et entre dans l'Etat de *Minnesota* (p. 340).

409 M. *St. Paul,* v. p. 343. — 421 M. *Minneapolis,* v. p. 345.

C. Par l'Illinois Central Railroad *(Albert Lea Route).*

501 M. Illinois Central R. R. jusqu'à (382 M.) *Albert Lea;* Minneapolis & St. Louis R. R. de là jusqu'à (490 M.) *Minneapolis* et (501 M.) *St. Paul,* en 15 à 16 h. (prix comme à la R. 49 *A*).

Chicago, v. p. 325; départ de l'Illinois Central Depot. La ligne se dirige à l'O. et traverse une riche contrée agricole dans la partie N. de l'Illinois. — 87 M. *Rockford* (The Nelson, $ 2 1/2 à 3 1/2), ville manufacturière de 31000 hab., sur la rivière de ce nom. — 114 M. *Freeport* (Brewster Ho., $ 2), sur la *Pecatonica,* avec 13260 hab., possède des fabriques de voitures, de quincaillerie, de chaussures et d'instruments à musique. 166 M. *Galena* (pron. guélîna; «Galène»; hôt.: De Soto, Grant. $ 2), ville de 5000 hab., avec un commerce important de plomb et de zinc et où résidait jadis le général Grant. — Le train descend la vallée de la *Galena* et traverse le Mississipi sur un pont long de 540 m. — 184 M. **Dubuque** (183 m.; hôt.: *Julien Ho.,* $ 2 1/2 à 4; *Merchants*, $ 2), la plus ancienne ville de l'Etat d'Iowa (pron. aïooua; Hawkeye State, c.-à-d. Etat-des-Yeux-d'Autour) et aussi la plus industrielle (36297 hab.), était jadis une des places les plus importantes pour l'exportation par eau du plomb et du zinc. La ville a été construite en 1833 sur l'emplacement où Julien Dubuque avait fondé un établissement en 1788. Elle possède de grandes usines de chemins de fer et la *Carnegie-Stout Free Library.* — Puis on franchit plusieurs rivières. — 276 *Waterloo* (v. p. 478); on traverse la vallée du *Red Cedar River.* 323 M. *Charles City;* on croise le Chic., Mil. & St. Paul Railway. 356 M. *Mona;* ensuite on entre dans le *Minnesota* (p. 340). — 382 M. *Albert Lea* (375 m.; hôt.: Winslow Ho., $ 2; Albert, dep. $ 2), petite ville de 4500 hab. — 424 M. *Waterville;* 463 M. *Merriam;* 482 M. *Hopkins.*

490 M. *Minneapolis,* v. p. 345. — 501 M. *St Paul,* v. p. 343.

D. Par le Chicago, Burlington & Quincy Railroad.

442 M. Chemin de fer, en 13 h. 1/2 à 14 h. 1/2 (prix comme à la R. 49 *A*; pas de supplément pour les places avec dossiers à renversement des wagons dits «reclining chair cars», p. 321).

Chicago (Canal Str. Depot), v. p. 325. — 37 M. *Aurora* (198 m.; Bishop Ho., $ 2½ à 4), ville manufacturière de 24147 hab., passe pour être la première ville qui éclaira ses rues à la lumière électrique (1881). Le Chicago, Burlington & Quincy Railroad y a ses usines. Notre ligne se détache ici à dr. de celle pour Kansas City (p. 476), Omaha (p. 462) et Denver (p. 483). — 99 M. *Oregon*; 146 M. *Savanna* (buffet), v. p. 462. Le train court ensuite au N. et côtoie la rive E. du *Mississipi;* belles échappées à g. sur le fleuve. — 171 M. *Galena Junction;* embranch. sur (4 M.) *Galena* (p. 341). — 185 M. *East Dubuque*, sur la rive E. du Mississipi en face de *Dubuque* (p. 341); le train entre dans l'*Etat de Wisconsin* (p. 336). — 239 M. **Prairie du Chien** (189 m.; hôt.: *Dousman* Ho., $ 3; *Commercial*, $ 2), ville de 3232 hab., avec un port en amont de l'embouchure du *Wisconsin River*; il y avait là un poste militaire français à la fin du XVIIe s. — 298 M. *La Crosse* (buffet), v. p. 340; 326 M. *East Winona*, en face de Winona (p. 340). — Petites stations en grand nombre.

431 M. *St. Paul,* v. p. 340. — 442 M. *Minneapolis,* v. p. 345.

E. Par le Wisconsin Central Railroad.

475 M. Chemin de fer, en 14 h. ½ à 15 h. ½ (prix comme à la R. 49 *A*; pas de supplément pour les places avec dossiers à renversement). Cette route passe par de vastes forêts de pins de lord Weymouth (Pinus strobus), qui fournissent un bois de construction très estimé.

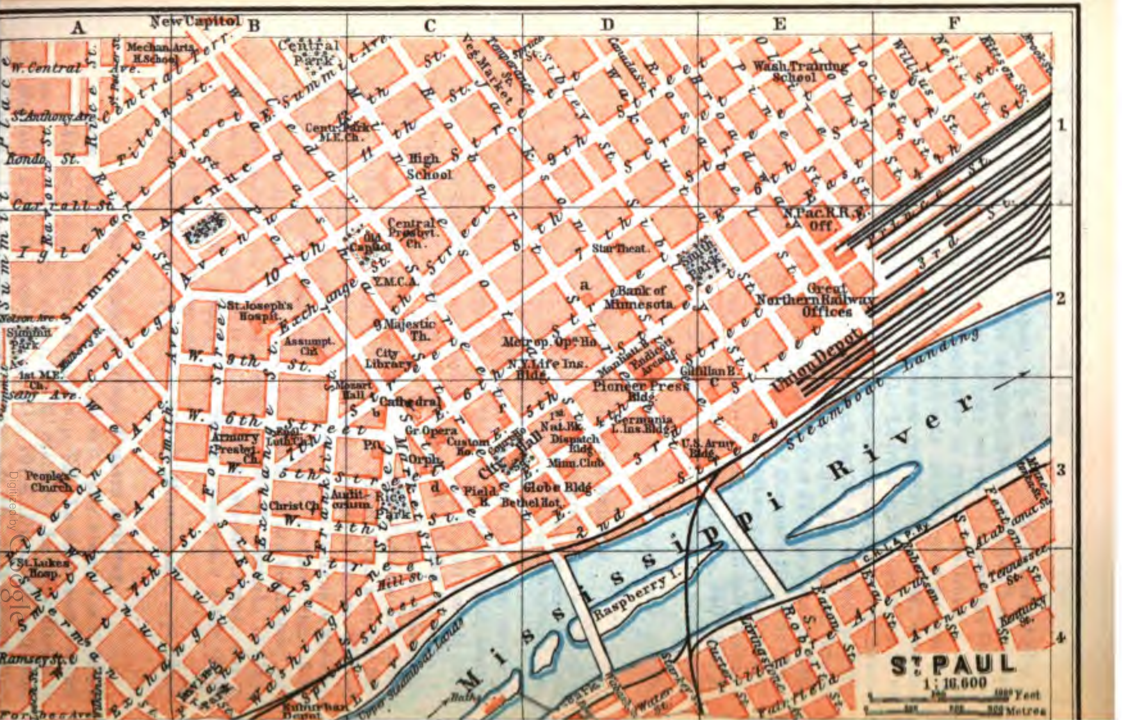
Chicago (Illinois Central Depot), v. p. 325. La ligne se dirige au N. 48 M. *Gray's Lake* (hôtel, $ 1½); 54 M. *Lake Villa,* station pour le *Fox Lake* (Mineola Hotel, $ 2½). — 58 M. *Antioch;* le train entre ensuite dans le Wisconsin. — 100 M. *Waukesha* (p. 339). — 120 M. *Rugby Junction,* point de jonction de la ligne du Wisconsin Central R. R. de Milwaukee (p. 337). — 159 M. *Fond du Lac* (hôt.: Palmer, $ 2 à 3; Windsor, $ 1½), ville de 15100 hab., avec un important commerce de bois, est située à l'extrémité S. du *lac Winnebago,* long de 48 kil. sur 15 kil. de largeur, dont la ligne contourne la rive O. — 176 M. *Oshkosh,* (hôt.: Athern, Tremont Ho., $ 2 à 3½), ville de 28284 hab., avec des scieries et des fabriques, une école normale et un asile d'aliénés. — 187 M. *Neenah;* la ligne tourne à g. (O.) et quitte le lac. — 252 M. *Stevens' Point,* sur le Wisconsin; 306 M. *Abbotsford;* 360 M. *Chippewa Falls* (8094 hab.); 426 M. *New Richmond.*

465 M. *St. Paul,* v. p. 343. — 475 M. *Minneapolis,* v. p. 345.

F. Par le Chicago Great Western Railway.

430 M. Chemin de fer, en 12 h. ½ à 15 h. (prix comme à la R. 49 *A*.).

Chicago (Grand Central Depot), v. p. 325. Le train court d'abord au N.-O. — 52 M. *Sycamore;* 126 M. *Stockton.* La ligne atteint le *Mississipi* à (167 M.) *Dubuque* (p. 341). 197 M. *Dyersville.* — 240 M. *Oelwein* (317 m.); notre train se détache à dr. (N.) de la grande ligne


St. PAUL
1 : 16.600
Feet
Metres
A
B
C
D
E
F
1
2
3
4
New Capitol
Mechan.Arts H.School
Central Park
Wash.Training School
High School
Centr.Park M.E.Ch.
Central Presbyt. Ch.
Star Theat.
Smith Park
Bank of Minnesota
Great Northern Railway Offices
N.Pac.R.R.Y. Off.
Union Depot
St.Joseph's Hospit.
Assumpt. Ch.
Y.M.C.A.
Majestic Th.
City Library
Metrop. Op. Ho.
N.Y.Life Ins. Bldg.
Endicott Arcade
Gillilan B.
Pioneer Press Bldg.
Mozart Hall
Cathedral
Germania L.Ins.Bldg.
1st Nat.Bk.
Dispatch Bldg.
Minn.Club
U.S.Army Bldg.
Armory
Presbyt. Ch.
Gr.Opera
Custom Ho.
P.O.
Orph.
City Hall
Globe Bldg.
Bethel Hot.
Field
Christ Ch.
Audit-orium
Rice Park
Peoples Church
St.Lukes Hosp.
1st M.E. Ch.
Summit Park
Suburban Depot
Raspberry I.
Mississippi River
Steamboat Landing
W. Central
St.Anthony Ave.
Rondo St.
Carroll St.
Summit Ave.
Sibley St.
Robert St.
Jackson St.
Wabasha St.
Minnesota St.
Cedar St.
Wacouta St.
Rosabel St.
Broadway
Pine St.
Olive St.
Locust St.
Willius St.
Neill St.
Kittson St.
Brook St.
Canada St.
Temperance St.
Veg.Market
Central Terr.
Rice St.
Fuller St.
Iglehart St.
College Ave.
Exchange St.
Smith Ave.
Forbes Ave.
Walnut St.
Sherman St.
Ramsey St.
Hill St.
Eagle St.
Washington St.
Franklin St.
Market St.
W. 9th St.
W. 6th St.
W. 4th St.
10th St.
11th St.
9th St.
8th St.
7th St.
6th St.
5th St.
4th St.
3rd St.
2nd St.
Levee
Fenton St.
Alabama St.
State St.
Tennessee St.
Kentucky St.
Robertson St.
Eaton St.
Livingstone Ave.
Custer St.
Starkey St.
Water St.
Fairfield St.
Minnetonka St.
Upper Steamboat Landing
Baths

pour Kansas City (R. 88 *E*). — 348 M. *Dodge Centre*; embranch. sur *Mason City*, où est la Memorial University.

420 M. *St. Paul*, v. ci-dessous. — 430 M. *Minneapolis*, v. p. 345.

G. **Par le Chicago, Rock Island & Pacific Railroad.**

524 M. Chemin de fer jusqu'à (514 M.) *St. Paul* en 15 h. 3/4 à 16 h. 1/4; jusqu'à (524 M.) *Minneapolis* en 3/4 d'h. de plus (prix comme à la R. 49 *A*.).

De Chicago à (222 M.) *West Liberty*, v. R. 84 *C*. — Notre ligne se détache à dr. (N.) de la ligne principale d'Omaha et traverse les grands champs de blé du Nord de l'Iowa.

259 M. **Cedar Rapids** (pron. sîdr; 214 m.; hôt.: *Grand*, $ 2 à 4; *The Delavan*, dep. $ 2 1/2; *National*), grand centre de voies ferrées (v. p. 463) et ville de 25 565 hab., sur le *Red Cedar River*, avec un commerce important et de grandes fabriques, surtout de conserves de viande.

A 20 M. au S.-O. de Cedar Rapids, *Amana*, communauté allemande communiste des inspirés (inspirationists) ou Amanites (1800 hab.), qui sont agriculteurs et tisserands. Fondée en 1855, elle est auj. florissante.

316 M. *Cedar Falls*. 396 M. *Northwood*; nous entrons ensuite dans le Minnesota (p. 340). — 434 M. *Albert Lea* (v. p. 341). — 460 M. *Faribault*, avec une cathédrale anglicane. — Notre ligne court presque parallèlement à celle de l'Illinois Central R. R. (v. p. 341).

514 M. *St. Paul*, v. ci-dessous. — 524 M. *Minneapolis*, v. p. 345.

50. St. Paul et Minneapolis.

St. Paul et *Minneapolis*, les «villes jumelles» (Twin Cities) de l'Ouest, sur le Mississipi, sont à tous égards si étroitement reliées entre elles, qu'elles ne forment presque qu'une seule agglomération urbaine de 360 000 hab.

A. St. Paul.

Gares: *Union Depot* (pl. E 2-3; *buffet), sur le fleuve, à l'extrémité inférieure de Sibley Str., pour la plupart des lignes; *Broadway Depot* (pl. E 2), sur le Broadway, gare du Minneapolis & St. Louis R. R. et de la ligne pour St. Croix Falls.

Hôtels: **Ryan* (pl. a; D 2), au coin des Robert et 6th Strs., $ 3 à 5, avec un bon café-restaur.; **Aberdeen* (au delà de pl. A 2-3), au coin des Dayton et Virginia Avenues, dep. $ 4; convenable pour un séjour prolongé; *Merchants'* (pl. c; E 3), au coin des East 3rd et Jackson Strs., fréquenté par les marchands, $ 2 à 3; *Windsor* (pl. d; C 3), au coin des 5th et St. Peter Strs., $ 2 1/2 à 5, ch. dep. $ 1, hôtel de famille; *Metropolitan* (pl. e; C 3-4), au coin des Washington et 4th Strs., $ 2 à 3, ch. dep. $ 1; *Magee's Bachelors' Hotel*, ch. $ 1 à 3 1/2; *The Kendall*, ch. dep. 75 c.; *Astoria*.

Restaurants: *Magee*, Robert Str., 347; *Carling*, même rue; *Neumann*, au coin des 6th et Cedar Strs.; *Schebens*, East 5th Str., 15; *Delicatessen*, Robert Str., non loin de 4th Str.; puis, aux hôtels *Ryan*, *Windsor* et *Metropolitan* (v. ci-dessus). — Les cuisses de grenouilles (frog's legs) sont un des mets préférés.

Tramways. Un réseau de tramways funiculaires (cable cars) et électriques traverse St. Paul dans tous les sens (5 c., y compris la correspondance). — *Interurban Electric Tramway*: à (10 M.) *Minneapolis*, (deux lignes

dites «Minneapolis et St. Paul's» et «Como-Harriet»), en 3/4 d'h. à 1 h. (départ du Ryan Hotel, p. 343). Prix, 10 c. — Tramway électr. de St. Paul à *White Bear Lake* (p. 345).

Fiacres: 1 pers., 1 M., 50 c.; 1 M. 1/2, 75 c.; 2 M., $1; chaque pers. de plus, 50 c. pour toute la course; 1 h., $1, chaque heure de plus, 50 c.; à 2 chev., $ 1 1/2 et $1.

. **Bateaux à vapeur:** pour tous les points du Mississipi (v. R. 63).

Théâtres: *Metropolitan Opera House* (pl. D 2); *Grand Opera House* (pl. C 3), East 6th et St. Peter Strs.; *Star Theatre* (pl. D 2).

Poste (*Post Office;* pl. P. O., C 3), West 5th Str. (de 7 h. à 7 h.; le dim. de 9 h. à 10 h. du matin).

AGENT CONSULAIRE de France, M. *F.-C. Boucher.*

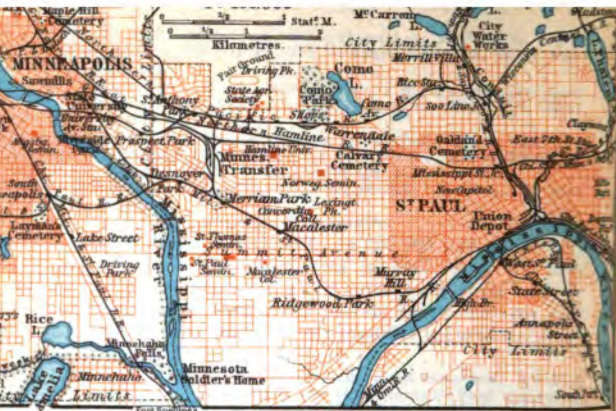
St. Paul (208 à 245 m. d'alt.), ville de 163 065 hab. (beaucoup de Scandinaves), capitale du Minnesota (p. 340), dans un beau site, sur la rive N. du *Mississipi* qui y devient navigable, est un centre important de voies ferrées, qui se livre à un commerce actif en gros et en détail. La valeur de ses produits industriels s'élevait en 1900 à $ 38 500 000.

Le premier colon blanc, Pierre Parent, négociant canadien, s'établit ici en 1838 et l'endroit doit son nom à une chapelle de St-Paul consacrée en 1841 par un missionnaire jésuite français. Sa population comptait: 1112 hab. en 1850, 10401 en 1860, 20030 en 1870, 41473 en 1880 et 133156 en 1890.

Pour visiter St. Paul, le mieux est de monter d'abord au **Pioneer Press Office* (pl. D 2-3), bâtiment de 13 étages au coin des East 4th et Robert Strs. (ascenseur). La coupole du **Capitole** (pl. C 2; ascension pénible; clef au rez-de-chaussée) offre aussi une belle vue. La bibliothèque de la *Société historique* (State Historical Society), dans le Capitole, renferme 40 000 vol., 50 000 brochures et beaucoup de souvenirs historiques. La *bibliothèque de jurisprudence* (State Law Library) compte 25 000 vol.

Le *Nouveau Capitole* (New Capitol; non loin de pl. B 1), grand édifice en granit et en marbre de Géorgie, surmonté d'un dôme et érigé sur les plans de Cass Gilbert, se trouve à la croisée des rues dites Cedar et Wabasha Strs. et doit être achevé en 1905. Les sculptures sont dues en partie à *D. C. French*, et les peintures murales de l'intérieur à *La Farge*, *Simmons*, *Blashfield* et *Garnsey.*

Noin loin au S., la *douane* (Custom House; pl. C 3), la nouvelle *poste* (Post Office; pl. P. O., C 3) et l'**hôtel de ville** (*City Hall;* pl. C 3), bel édifice, qui a coûté 1 million de doll., avec la *bibliothèque publique* (55 000 vol.). Dans le quartier des affaires, on remarque en outre: le *New York Life Insurance Building* (Cie. d'assurance sur la vie; pl. C D 2), au coin des 6th et Minnesota Strs.; la *cathédrale de St. Paul* (catholique; pl. C 3), 6th Str., au coin de St. Peter Str.; l'*école supérieure* (High School; pl. C 1), au coin des 10th et Minnesota Strs.; en face de cette dernière, l'*arsenal* (National Guard Armory; pl. C 1); le *Globe Building* (pl. D 3), 4th Str., au coin de Cedar Str.; la *Germania*, Cie. d'assurance sur la vie (Germania Life Insurance Office; pl. D 3; belle vue du jardin du toit du Commercial Club), en face; l'anc. *banque du Minnesota* (Bank of Minnesota; pl. D 2); le *Manhattan Building* (pl. D 2), au coin des East 5th et Robert Strs.; le *Gilfillan Building* (pl. D E 2), au coin des East 4th



MINNEAPOLIS

1 : 21,600

et Jackson Strs.; l'*Endicott Arcade* (pl. D 2); l'*église presbytérienne* (Central Presbyterian Church; pl. C 2); le *club du Minnesota* (pl. D 3); la *People's Church* (pl. A 3), église d'une apparence curieuse, et les *Great Northern Railway Offices* (pl. E 2).

La *SUMMIT AVENUE (pl. A B 2-1), qui longe la croupe d'une colline, est la rue préférée du mõnde élégant; elle est bordée d'une série d'hôtels privés (residences) pleins de goût, surtout dans sa partie O., qui commence au *Summit Park* (pl. A 2). L'immeuble privé le plus remarquable est le grand palais en grès brun de James J. Hill, président de la Cie. du Great Northern Railway. Il renferme des tableaux de Corot, Delacroix, Courbet, Troyon, Decamps, etc.

De la Summit Av., on peut descendre au HIGH BRIDGE (v. la carte ci-jointe), pont qui de la rive g. du Mississipi, qui est basse, monte en diagonale aux hauteurs de la rive dr. et offre une *vue superbe.

A l'O. de la ville, près de l'extrémité O. de la Summit Av. et non loin du fleuve, le grand *Séminaire de St-Thomas d'Aquin* (cathol.; v. la carte ci-jointe). Dans le voisinage, près de l'extrémité O. de la Grand Av., la plus proche des rues parallèles au S. de la Summit Av., le *séminaire Hill*, fondé par James J. Hill (v. ci-dessus).

Les *Indian Mounds* (tumuli indiens), sur le *Dayton's Bluff*, au bord du Mississipi, immédiatement à l'E. de St. Paul, offrent un beau coup d'œil sur la ville et le fleuve. La *Carver's Cave*, caverne dans le Dayton's Bluff, doit son nom au capitaine Jonathan Carver, qui y conclut en 1767 un traité avec les Indiens. Au-dessous à l'E., un *établissement de pisciculture de l'Etat* (Hatchery). — A 6 kil. au N.-O. de la ville (tramway) se trouvent le *lac Como* et le *Como Park* (bel étang avec des iris des marais); à l'O. le *Fair Ground* (place foraine), où une foire fréquentée par plus de 200000 pers. a lieu chaque année dans la première semaine de septembre. Le *Fort Snelling*, poste militaire établi en 1820, se trouve au confluent du Minnesota et du Mississipi, à env. 10 kil. au S.-O. de la ville (tramway de la City Library par West 7th Str., 5c.; ou bat. à vap.); joli coup d'œil du pont sur le fleuve. — De St. Paul aux **chutes du Minnehaha* (p. 348): en bateau à vapeur par le Mississipi (en été) ou bien par le Chicago, Milwaukee & St. Paul R. R. — L'Etat de Minnesota renferme près de 10000 lacs, avec une superfice de 10775 kil. car., dont plusieurs se visitent facilement de St. Paul. Les lacs les plus grands et les plus beaux sont: le *White Bear Lake* (16 kil.; v. p. 344), le *Bald Eagle Lake* (18 kil.; v. p. 348) et le **Lake Minnetonka* (32 kil.; v. p. 348).

De St. Paul à *St. Louis* et à *la Nouvelle-Orléans*, v. R. 63.

B. **Minneapolis.**

De St. Paul on va à (10 M.) Minneapolis, par le chemin de fer en $1/2$ h. ou par le tramway (p. 343).

Gares: *Union Depot* (pl. C 1; buffet), Bridge Sq., gare de plusieurs lignes différentes; — *Chicago, Milwaukee & St. Paul Depot* (pl. C D 2-3), Washington Av.; — *Minneapolis & St. Louis Railway Depot* (pl. A 1), Washington Av. et Fourth Av. North; — *Chicago Great Western Railway*, Washington Avenue et Tenth Av.

Hôtels: **West Hotel* (pl. a; A B 2), Hennepin Av., au coin de 5th Str., $3 à 5; *Nicollet Ho.* (pl. b; B 2), Washington Av., ch. dep. $1 1/2; *The Holmes* (pl. c; A 3), Hennepin Av., $2 1/2 à 4, ch. dep. $1; *Brunswick* (pl. d; B 3), ch. dep. $1; *Vendome* (pl. e, B 2), 4th Str., ch. dep. $1; *Hyser* (pl. f; B 2), au coin de la Nicollet Av. et de 4th Str.

Restaurants: à l'hôtel *Nicollet* (v. ci-dessus); *Scheik's*, 3rd Str., près de 1st Av.; *Russell Coffee House*, South Fourth Str., 14; *Regan's*, South Fourth Str., 17; dans l'immeuble de la *Guaranty Loan Co.*, v. p. 346.

Fiacres, comme à St. Paul (p. 343). — **Tramways** en grand nombre (5 c., correspondance comprise); départ pour les Interurban Lines (p. 343), à l'hôtel Nicollet.

Théâtres: *Metropolitan Opera House* (pl. B 2), 3th Str.; *Lyceum* (pl. A 3), Hennepin Av.; *Bijou* (pl. B 2); *Dewey* (pl. B 1), ces deux Washington Av.

Poste (*Post Office*; pl. P. O., BC 2), 3rd Str. (de 7 h. à 7 h.; le dim. de 9 h. à 10 h. du m.).

Minneapolis (240 m.), ville de 202 718 hab. (beaucoup de Scandinaves), la plus grande du Minnesota et le plus important centre de minoteries du monde, est située en amont de St. Paul, sur les deux rives du Mississipi, qui y forme les *chutes de St. Anthony* (v. ci-dessous). Le rayon de la ville (137 kil. car.) est plus grand que celui de St. Paul et les maisons y sont moins serrées, mais il l'emporte par un grand nombre de constructions caractéristiques, et ses arbres et ses jardins nombreux lui donnent un attrait particulier. Les plus belles maisons se trouvent dans les *Summit* (S.-O.) et *Linden Avenues*, ainsi que sur la *Harmon Place*.

Minneapolis doit son développement rapide au grand et fertile district agricole, dont elle est le centre, et à la force hydraulique des chutes de St. Anthony (p. 347), qui livre de 50 à 100000 chevaux de force au moyen d'une chute perpendiculaire, haute de 15 m. Les chutes ont reçu leur nom du Père Louis Hennepin (p. 233) en 1680, mais le village de *St. Anthony* (actuellement enclavé dans la ville) n'a été construit qu'en 1838 sur la rive E. du fleuve. *Minneapolis* (de *minne*, c.-à-d. l'eau dans la langue des Sioux, et de *polis*, ville, en grec), colonie sur la rive O., a été fondée en 1852 et élevée au rang de ville en 1867. La population s'élevait en 1870 à 13066 hab., en 1880 à 46887 hab., et à 164738 en 1890.

Les *moulins à grain* (env. 25; v. p. 347) peuvent moudre env. 75000 «barrels» par jour et livrent chaque année env. 16 millions de barrels de farine. Les *scieries* (p. 347) débitent 14 millions de stères de bois par année. La valeur des produits manufacturés, auxquels viennent s'ajouter encore de la quincaillerie, des machines, des voitures de tramway, etc. s'est élevée en 1900 à env. 111 millions de dollars. Le commerce est aussi fort considérable; on importe surtout des céréales, on exporte de la farine et du bois.

Au coin de Second Av. South et de North 3rd Str. s'élève le grandiose édifice de la Cie. dite **Guaranty Loan Co.* (pl. C 2), construit de 1888 à 1890 pour la somme de $ 1 600 000. Le toit (haut de 52 m.; tour, 15 m. de plus) est arrangé en jardin (il y a concert en été) et offre une *vue superbe de la ville (restaurant au 12e étage). A côté, la *poste* (pl. P. O., B C 2), dans le style roman.

De là, on suit la 3rd Str. à l'O. jusqu'à la HENNEPIN AVENUE (pl. A-C 3-1), dans laquelle on tourne ensuite à g. A g., au coin de North 5th Str., l'imposante *Bourse au bois* (Lumber Exchange; pl. B 2); à dr., le *West Hotel* (p. 345) et le *temple maçonnique* (Masonic Temple; pl. A 3). — Plus loin, au coin de 10th Str., la ***bibliothèque publique et galerie des Beaux-Arts** (*Public Library and Art Gallery*; pl. A 3), jolie construction, dans le style roman, avec une façade richement décorée.

Au premier étage, la *bibliothèque* (125000 vol.) et les *salles de lecture* (ouvertes de 8 h. 1/2 du m. à 10 h. du s.). — Un escalier plus haut, la *galerie des Beaux-Arts* (ouverte de 10 h. à midi et de 1 h. 1/2 à 6 h.; le dim. de 2 h. à 10 h.), avec des collections de tableaux (entre autres: la Prise de Tell el-Kebîr, par *De Neuville* et des œuvres de *David*, *Lefebvre*, *Bier-*

stadt, *Kaulbach* et *Washington Allston*), de plâtres et de bibelots. Deux incunables de la collection Baker ont appartenu à Mélanchthon. — Au deuxième étage, les collections de la *Minnesota Academy of Natural Sciences*. — Il y a aussi une *école des Beaux-Arts*.

A côté de la Public Library, l'église dite **First Baptist Church* (pl. A 3-4). La *First Unitarian Church* (pl. A 3), autre jolie église, se trouve au coin de Mary Place et de 8th Str.

A l'autre extrémité de la Hennepin Avenue, s'élève l'*Union Depot* (pl. C 1). Un pont conduit ici à la charmante *île Nicollet* (pl. C D 1).

Dans le quartier des affaires, on remarque encore les édifices suivants: le *palais de Justice* et *l'hôtel de ville* (Court House & City Hall; pl. C 3), tous deux dans un bel édifice situé dans 4th Str., entre la Third Av. et la Fourth Av., et achevé en 1902 (frais de construction 3 millions de doll.), avec une tour haute de 105 m. (*vue); le **New York Life Insurance Building* (Cie. d'assurance sur la vie; pl. B 3), 5th Str. South et Second Av., édifice dont l'intérieur est splendidement décoré, avec un double escalier tournant, dont le style trahit l'influence de celui du jubé de l'église St-Etienne-du-Mont à Paris; la *banque de Commerce* (pl. B 3), le *Globe Building* (pl. B 2), l'*Andrus Building* (pl. B 3), la *chambre de Commerce* (pl. C 3), 3rd Str. et Fourth Av. et le *Temple Court Building* (pl. B 2).

Les ***moulins à grain** (*Corn Mills;* pl. D 2; v. p. 346) de Minneapolis, situés au bord du Mississipi près des *chutes de St. Anthony* (p. 346), sont grandioses et méritent une visite. Sur demande adressée d'avance, on est généralement admis à les visiter.

On ne voit plus guère les *chutes*, qui, captées à l'aide de digues, de murs de soutènement et d'une énorme paroi de planches, sont distribuées dans différents canaux. On compte au nombre des plus grands moulins ceux de la Cie. dite *Washburn-Crosby Co.*, sur la rive dr., qui peuvent livrer 16000 barrels par jour. Le *Pillsbury A Mill* (bureaux dans le Guaranty Loan Building, p. 346) sur la rive g., est un des plus grands moulins isolés du monde (12500 barrels de farine par jour); la visite se fait le mieux le matin, les emballeurs quittant l'ouvrage souvent vers 4 h. — Les *greniers à blé* (grain elevators), qui peuvent contenir 16 millions 1/2 de boisseaux, méritent aussi une visite. L'*Union Elevator* peut renfermer 2 millions 1/2 de boisseaux à lui seul.

Les grandes ***scieries** *(Lumber Mills)*, avec leurs machines intéressantes, sont aussi fort remarquables. La scierie de la Cie. dite *Bovey De Laittre Lumber Co.*, à 5 kil. en amont de la ville (tramway électrique de Camden Place), débite de 7 à 800000 stères de bois par année. Les scies rotatives sont d'une finesse merveilleuse.

L'**Université du Minnesota** *(State University*, v. la carte, p. 345), au S.-E. de la ville, sur la rive g. du fleuve, entre la 11th Av. et la 18th Av., se compose de plusieurs grands édifices bien organisés (belle vue de la tour du bâtiment principal) et compte env. 3825 étudiants et étudiantes.

Au S.-O. de Minneapolis se trouvent plusieurs petits lacs (*Lake Calhoun*, *Lake Harriet*, etc.), reliés entre eux et avec la ville par un réseau de parcs et de boulevards (40 kil.), qui offrent de charmants buts d'excursions. — A 4 M. au S. (ligne du Chicago, Milwaukee & St. Paul R. r

ou tramway électr.), dans un joli vallon pareil à un parc, les charmantes ***chutes du Minnehaha** («Eau-Riante»), hautes de 15 m., célébrées par Longfellow (p. 351) et qui n'ont dans la règle que peu d'eau en été. On a donné à la plus petite chute le surnom plaisant de *Minnegiggle* («Eau-Souriante»). Sur l'autre rive du ruisseau, l'*hôtel des Invalides* (Minnesota Soldiers' Home), avec un beau parc. A 3 kil. en aval des chutes, le *Fort Snelling* (p. 345), où un omnibus vient des chutes en été.

Le but favori d'excursions de Minneapolis et de St. Paul est le ***lac Minnetonka** (250 m.; «Grande-Eau»), à env. 15 kil. au S.-O. de la première ville, et qu'un chemin de fer relie à toutes deux. Le lac, d'où s'échappe le Minnehaha (v. ci-dessus), est d'une forme extraordinairement irrégulière, de sorte qu'il a une ligne côtière de près de 250 kil. sur une longueur totale de 20 à 24 kil. Il est entouré de collines basses et boisées et il offre une excellente occasion de promenades en bateau et de pêche à la ligne. Service de bateaux à vapeur pour les principaux points au bord du lac. Les endroits les plus fréquentés sont: l'*Hotel Del Otero* ($3 à 5), sur la rive N., où l'on se rend par le Great Northern Railway; le *Lake Park Hotel* ($3½), sur la ligne du Minneapolis et St. Louis R. R.; et l'*Hotel St. Louis* ($2), sur la rive E., où l'on peut aller directement par la ligne du Chicago, Milwaukee & St. Paul R. R. Il y a aussi de petits hôtels et des auberges à *Excelsior*, à *Wayzata* (endroit le plus rapproché de Minneapolis et point de départ des bateaux à vapeur, p. 352), etc. Le *lac Supérieur* (Upper Lake, moitié O. du lac), est plus sauvage et moins facilement accessible, mais on trouve sur ses bords des hôtels et des pensions plus simples.

De Minneapolis et de St. Paul à Sault-Ste-Marie, 500 M., chemin de fer en 16 h. (prix, $12; wagon-lit, $2.50). Cette ligne se dirige au N.-E., à travers le *Wisconsin* et le *Michigan*. Stations sans importance. — *Sault-Ste-Marie*, v. p. 352.

51. De St. Paul à Duluth.

152 M. Northern Pacific Railway («Duluth Short Line») en 4 h. ½ à 7 h. ⅓ (prix, $4.30; wagon-lit, $1.50). Autres routes par l'*Eastern Railway of Minneasota* (section du *Great Northern R. R. System*) et par le *Chicago, St. Paul, Minneapolis & Omaha Railway.*

St. Paul, v. p. 343. La contrée est en somme assez uniforme; il y a d'abord des champs de maïs, puis beaucoup de forêts; stations sans importance pour la plupart. Bientôt après le départ, le train passe entre le (12 M.) *White Bear Lake* à dr. et le (13 M.) *Bald Eagle Lake* à g., tous deux fréquentés en été par les habitants de St. Paul (v. p. 344; bons hôtels). — 25 M. *Forest Lake*, encore un séjour d'été.

152 M. **Duluth** (pron. dyou-; 186 m.; hôt.: *Spalding Hotel*, $2½ à 5; *St. Louis*, $2 à 3½; *Mc Kay*, $2 à 2½), ville de 52969 hab., surnommée «la Cité-Zénith (Zenith City) des Lacs non salés», est située sur une belle baie, dite *Fond du Lac*, à l'extrémité O. du *Lac Supérieur* (p. 350), sur l'estuaire du *St. Louis River*. Elle doit son nom au chevalier français Du Luth, qui établit au xvii[e] s. des fortifications sur les bords du Mississipi supérieur. En 1860, elle n'avait que 80 colons blancs; élevée au rang de ville en 1869 seulement, elle ne comptait encore que 3483 hab. en 1880; elle doit son développement rapide et la prospérité future qu'on peut lui prédire à sa situation, au point où commence la navigation des Grands Lacs, et à l'excellent réseau de voies ferrées qui la relie

aux riches Etats agricoles de l'Ouest et aux gisements de fer du Nord. Duluth possède un port, profond de 6 m. et protégé par une langue de terre allongée. Son entrée, formée par un court canal que traverse un pont suspendu est commode, et il peut abriter des navires de haut bord.

Comme marché à blé, Duluth le cède à Minneapolis et l'emporte sur Chicago. Ses 16 grands greniers à blé (elevators) renfermaient en 1899 env. 40 millions d'hectolitres de froment. Le mouvement annuel de la navigation est d'env. 9000 navires. Ils y importent pour la plupart du charbon et exportent en retour de la farine et du minerai de fer. Le commerce de bois est aussi important. Les scieries des environs ont débité 32 millions 1/2 de stères de bois en 1903.

La ville est en majeure partie bien et solidement bâtie. On remarque entre autres beaux édifices: les *écoles,* surtout l'*école supérieure* (High School), la *bibliothèque Carnegie,* la *Banque Nationale* (First National Bank), le *Lyceum Theatre,* la *Chambre de Commerce* (Board of Trade), l'*hôpital* (St. Luke's Hospital), la maison de gros de la *Marshall Wells Hardware Co.* (quincaillerie) et l'immeuble de la *Patrick Dry Goods Co.* (nouveautés). — Le **Boulevard Drive,* sur la terrasse qui domine la ville (une ancienne ligne de côte du lac Supérieur), à 120 ou 150 m. au-dessus du lac, offre de charmants coups d'œil sur la ville et le lac.

De Duluth à Ely, 117 M., Duluth & Iron Range R. R., en 4 h. 1/2. — Cette ligne se dirige d'abord au N.-E. en côtoyant le *Lac Supérieur.* — 27 M. *Two Harbors* (3278 hab.), port de chargement des minerais de fer; puis on tourne au N.-O. et traverse un district parsemé de petits lacs. — 73 M. *Allen Junction*, embranch. sur (27 M.) *Eveleth* (2752 hab.), dans la *Messabi Range* (v. ci-dessous). — 98 M. *Tower* (1366 hab.), sur le *lac Vermilion*, station pour les *Rainy Lake Gold Fields.* — La ligne tourne ensuite à l'E., traverse la *Vermilion Range* (v. ci-dessous) et arrive à *Ely*, petite ville de mineurs (3717 hab.).

De Duluth à Hibbing, 84 M., Duluth, Messabi & Northern Railway, en 3 h. 1/4 à 3 h. 1/2. Cette ligne se dirige au N.-O. — 31 M. *Columbia Junction*, pour *Stony Brook; 66 M. Iron Junction*, pour les lignes d'*Eveleth* (v. ci-dessus), etc. — Près de (68 M.) *Wolf*, la ligne se ramifie: à dr. sur (74 M.) *Virginia*, en face, sur (75 M.) *Mountain Iron*, et à g. sur (84 M.) *Hibbing* (2481 hab.), trois localités de mineurs dans la *Messabi Range* (v. ci-dessous).

Les montagnes dites **Messabi** (720 m.) et **Vermilion Ranges** possèdent actuellement les premiers gisements de fer du monde, qui produisirent 14 millions 1/2 de tonnes d'excellent minerai (p. xliv) en 1903. La même année les gisements du Lac Supérieur rapportèrent 24 300 600 tonnes de minerai.

52. De Duluth à Sault-Ste-Marie.

A. En chemin de fer.

416 M. Duluth, South Shore & Atlantic Railway, en 15 h. 1/2 (prix, $ 12; wagon-lit, $ 2 1/2).

Duluth, v. p. 348. La ligne traverse un pont-levis entre la *baie de St. Louis* (à dr.), dans laquelle se jette le St. Louis River, et le port (à g.), et entre dans l'*Etat de Wisconsin* (p. 336). — 5 M. *West Superior,* avec d'immenses greniers à blé (le plus grand pour 6 millions de boisseaux) et des chantiers de construction; 9 M. *Superior* (31 090 hab. avec W. Superior), qui fait un grand commerce

de farine, de bois et de charbon. Plus loin, le train court à l'E. en longeant à peu de distance la côte S. du *Lac Supérieur* (v. ci-dessous).

50 M. *Iron River.* — 72 M. *Bibon* (319 m.).

Embranch. sur (22 M.) **Ashland** (hôt.: *Knight Hotel*, $ 2½ à 3½; *Chequamegon*, $ 2 à 3), ville de 13074 hab. et port de chargement des minerais de fer oligiste de la *Gogebic Range* (4100000 tonnes en 1901).

104 M. *Saxon;* le train entre dans l'*Etat de Michigan* (p. 312). — 123 M. *Thomaston* (buffet). — 15 M. plus loin, à dr. le *lac Gogebic* (405 m.). — 192 M. *Sidnaw.* — 215 M. *Nestoria* (503 m.).

Embranch. au N. sur (49 M.) *Houghton* (p. 351), construite pour l'exploitation des riches mines de cuivre de la *presqu'île de Keweenaw*. La plus importante de ces mines est celle de *Calumet & Hecla*, qui occupe 4000 mineurs, avec une galerie de 2450 m. de profondeur. La production de cuivre extraite dans ce district est d'env. 65 mill. de kilos par an.

223 M. *Michigamme* (483 m.); à dr., le lac du même nom. Les nombreux trains chargés de minerai qu'on rencontre, témoignent de la richesse du pays en minerai de fer. La ligne descend ensuite au niveau du lac. — 246 M. *Ishpeming* (13255 hab.) et (249 M.) *Negaunee* (439 m.; 6935 hab.), localités principales du district minier de la *Marquette Range*, qui a produit 3040000 tonnes de fer en 1903, ainsi que de l'or, de l'argent et du marbre.

261 M. **Marquette** (183 m.; *buffet*; hôt.: *Marquette*, $ 2½ à 3; *Clifton*, $ 2 à 3), ville florissante de 10058 hab., doit son nom au Père jésuite Marquette (xviie s.), missionnaire et explorateur français, auquel on a érigé une statue. Située au bord de la *baie du Fer* (Iron Bay), sur la rive S. du lac Supérieur, elle forme le principal débouché du grand district de fer de Michigan (à g., des docks et des débarcadères immenses). Belles promenades dans le *Presque Isle Park*.

La ligne offre çà et là des échappées sur le Lac Supérieur. — 291 M. *Au Train;* la ligne tourne davantage à l'intérieur des terres, et traverse un district couvert d'épaisses forêts, où la vue est complètement masquée. — 299 M. *Munising Junction;* embranch. sur *Munising*, petit port sur un lac, avec un haut-fourneau (v. p. 351). — 369 M. *Soo Junction;* embranch. sur (43 M.) *St. Ignace* (p. 317). En deçà de Sault-Ste-Marie, la ligne approche du *St. Mary's River* (à g.; v. p. 351).

416 M. *Sault-Ste-Marie*, v. p. 352.

B. En bateau à vapeur.

436 M. Bateaux à vapeur de la *Northern Steamship Co.*, deux fois par sem. en 1 jour (prix $ 8½; lit $ 1½ à 2½, rep. n. c.); — de la *Lake Michigan & Lake Superior Transportation Co.*, une fois par sem., en 2 jours (prix $ 13, y compris le lit et les rep.); — de l'*Anchor Line*, en 2 j. ½ (prix $ 12, t. c.; supplément à bord du «Tionesta»).

Le **Lac Supérieur** (*Lake Superior;* 183 m.), que traverse le bateau, est le plus grand lac d'eau douce de la terre; il est long de 625 kil., large de 260 kil. au maximum, avec une superficie d'env. 81000 kil. car. Sa profondeur est de 308 m. au maximum. Le lac reçoit les eaux d'env. 200 affluents et renferme un grand nombre d'îles, surtout à ses extrémités E. et O. Ses côtes sont çà et là escarpées et rocheuses, et bordées en plusieurs endroits de parois hautes de près de 300 m. L'eau en est claire

et très froide même au cœur de l'été. Ce lac est poissonneux; ses poissons blancs (coregonus clupeiformis) sont surtout excellents.

Duluth, v. p. 348. Le bateau se dirige à l'E. et passe entre les *Apostle Islands*, îles pittoresques (env. 25), situées devant la *presqu'île de Bayfield* et formées de rochers bizarres en grès cambrien avec des portes naturelles.

80 M. *Bayfield* (Parks Hotel, $ 2), premier port où l'on relâche, est un point fréquenté en été et relié à *Ashland* (p. 350) par une voie ferrée et un bateau local. — A env. 50 M. plus loin, le *Porcupine Mt.* (618 m.) se montre sur la rive S.; 20 M. au delà, le village d'*Ontonagon*. Le bateau à vapeur évite le long contour du *Kewaunee* ou *Keewenaw Point*, en passant par le *Portage Lake* (long de 30 kil., et large de 3 kil.) et le canal qui s'y rattache.

200 M. *Houghton* (Douglas Ho., $ $2^1/_2$ à 4). village de 3359 hab. dans un district riche en cuivre (v. p. 350), qui possède une école des Mines (Michigan College of Mines). — Au sortir du canal *(Portage Entry)*, le bateau traverse la *baie de Keweenaw* et se dirige à l'E.-S.-E., en passant à *Point Abbaye*, aux *Huron Islands*, à *Big Bay Point* et au *Granite Island* (île de Granit).

280 M. **Marquette**, v. p. 350.

A env. 45 M. au delà de Marquette, le bateau passe au *Grand Island* et s'approche ensuite, s'il fait beau, aussi près que possible de la côte, pour permettre au voyageur d'admirer les ***Pictured Rocks** *(Rochers Peints)*.

Les Pictured Rocks se composent d'une série de rochers hauts d'env. 90 m., qui s'étendent sur une longueur d'env. 8 kil. au bord du lac, et auxquels les intempéries ont donné les formes les plus fantastiques. Ils doivent leur nom aux couleurs vives (rouge, bleu, jaune, vert, brun et gris) dont ils brillent. Quelques cascades tombent des rochers. On remarque entre autres points principaux (de l'O. à l'E.): le *Miner's Castle*, le *Sail Rock* (pareil à un bateau à voiles), le *Grand Portal* et la *Chapelle*. Pour voir les Pictured Rocks de plus près, on descend à Marquette, on gagne *Munising* (p. 350) en chemin de fer et l'on y loue une barque. C'est là que Longfellow a placé la jolie scène du «Chant de Hiawatha».

20 M. plus loin, à l'E., le bateau passe à la langue le terre de *Point au Sable* (phare), au bout d'encore 60 M., il contourne le *Whitefish Point* (phare) et s'oriente ensuite au S.-E., traverse la *Whitefish Bay*, et se dirige sur l'embouchure du *St. Mary's River*. Ce fleuve qui relie le lac Supérieur au lac Huron (v. p. 320), est long d'env. 90 kil.; il renferme plusieurs îles et forme des élargissements pareils à des lacs. A l'entrée, à dr. le *Point Iroquois* (sur la rive américaine) et le *Gros Cap* à g. (sur la rive canadienne). On évite les *St. Mary Rapids* au moyen d'un canal, sur lequel se trouve la ville de *Sault-Ste-Marie* (p. 352).

L'ancien canal dit ***St. Mary's** ou **Soo Ship Canal**, long de 2 kil. et construit par le gouvernement des Etats-Unis, en 1881, a été approfondi et élargi en 1896. La grande écluse est longue de 244 m., large de 30 m. et profonde de 13 m. Elle se remplit en 7 min. et permet le passage à des navires d'un tirant de 6 m. 40. Un autre canal sur la rive canadienne, est long de 1810 m. — Le mouvement de la navigation du canal a été, en 1903, de 18596 bâtiments jaugeant en tout 27786466 tonnes (navigation du

canal de Suez : 3761 navires avec 16323234 tonnes). Le chargement se compose surtout de minerai de fer et de céréales.

Sault-Ste-Marie (pron. soû sænnt méri; 187 m.; *buffet;* hôt.: *Iroquois*, $2 à 5; *Park*, dep. $$2^1/_2$; *Arlington*, $2), petite ville florissante de 10538 hab., doit son origine à une mission française fondée ici en 1641. Située sur le Soo Canal et au point de jonction de plusieurs voies ferrées, elle fait un commerce important et possède de grandes fabriques de produits chimiques. On y remarque le beau pont du Canadian Pacific Railway qui franchit ici le St. Mary's River et un établissement de pisciculture (Government Fish Hatchery). A l'E., le *Fort Brady,* une station militaire des Etats-Unis. — Des bateaux-bacs partent fréquemment pour le *Sault-Ste-Marie* canadien (Algonquin Ho., $ $1^1/_2$ à 2), qui compte 7169 hab.

On peut descendre les rapides du St. Mary dans un canot conduit par un Indien (s'informer à l'hôtel); c'est une entreprise émouvante, mais tout à fait sans danger. — De Soo on atteint facilement l'*île Mackinac* (p. 317).

De Sault-Ste-Marie à *Buffalo* en bateau à vapeur, v. p. 320-319.

53. De St. Paul à Winnipeg.

A. Par Breckinridge.

489 M. Great Northern Railway en 17 h. $^1/_2$ (prix, $ 14.20, 2e cl. $ 11.35; wagon-Pullmann $ 3; wagon d'observation $ 1). — Billets directs pour les ports du Pacifique, par le *Canadian Pacific Railway* (Manitoba-Pacific Route; v. *le Canada*, par Bædeker). Si l'on veut assister aux moissons intéressantes en été et en automne, on fera bien de profiter des trains dits *Harvest Excursion Trains* (à prix réduits).

St. Paul, v. p. 343; 11 M. *Minneapolis,* v. p. 345. Notre ligne se dirige au N.-O. et traverse le beau *Lake Park District* de Minnesota, parsemé de lacs (p. 340). — 23 M. *Wayzata,* à l'extrémité E. du *lac Minnetonka* (p. 348), embranch. pour l'*Hotel Del Otero* (p. 348) et (7 M.) *Spring Park.* — Puis quantité de petites stations, dans une riche contrée agricole. 76 M. *Litchfield* (340 m.; Howard, $ 2), séjour d'été sur le lac *Ripley.* — 102 M. *Willmar* (382 m.).

Embranch. sur **Sioux** (pron. soû) **Falls** (*Cataract Ho.*, $ $2^1/_2$ à $3^1/_2$), dans le *Dakota du Sud*, surnommé l'« Etat-du-Loup-des-Prairies » (Coyote State), ville de 10266 hab. sur le *Big Sioux River*, dont la force hydraulique est utilisée par de grandes minoteries, et sur **Sioux City** (hôt.: *Garretson*, ch. dep. $ 1; *Mondamin*, $ 2 à $3^1/_2$), centre manufacturier important avec 33111 hab., dans l'Etat d'Iowa.

132 M. *Benson* (310 m.), embranch. sur *Watertown* et *Huron,* toutes deux dans le Dakota du S.

214 M. *Breckinridge* (290 m.); puis on franchit le *Red River* (p. 353). 215 M. *Wahpeton* (293 m.; 2228 hab.) dans le *Dakota du Nord.*

Deux lignes remontent le cours du Red River, une de chaque côté de la rivière. Les trains directs suivent généralement la rive E. jusqu'à (260 M.) *Moorhead* (p. 353) et franchissent la rivière. —

261 M. *Fargo* (v. p. 443), où notre ligne croise le Northern Pacific R. R. et où aboutit celle de Fergus Falls (R. 53 *B*). On traverse ensuite des champs de froment sur la rive O. — 339 M. **Grand Forks** (253 m.; hôt.: *Northern*, $2 à 2$^1/_2$; *Dakotah*, $2 à 4; 7652 hab.), avec de grandes scieries et la *State University* du Dakota du Nord (600 étudiants); c'est le point de jonction de la ligne de Montana (R. 81). — 419 M. *Neche*, par 49° de latitude N., est la dernière station des Etats-Unis, et (420 M.) *Gretna* est la prémière station du Canada (visite de la douane).

489 M. **Winnipeg** (hôt.: *Clarendon, Queen's, Leland Ho.*, etc.), v. *le Canada*, par Bædeker.

B. Par Fergus Falls.

472 M. Great Northern Railway en 17 h. $^1/_2$ (prix comme à la R. 53 *A*).

St. Paul, v. p. 343; 11 M. *Minneapolis*, v. p. 345. Le train remonte la rive E. du *Mississipi;* ceux de St. Paul passent sur la rive O. — 29 M. *Anoka* (3769 hab.); 41 M. *Elk River* (p. 443); 47 M. *Monticello*. — 77 M. **St. Cloud** (314 m.; *Grand Central*, $2), ville de 8663 hab. avec des carrières de granit, point de jonction des deux lignes riveraines et de celles de *Duluth* (p. 348) et *Willmar* (p. 352).

Puis notre ligne passe par une contrée où il y a plusieurs lacs et beaucoup de ponts de charpente (trestles). 119 M. *Sauk Centre* (377 m.), embranch. au N. sur (91 M.) *Park Rapids*. — 132 M. *Osakis* (hôt.: Idlewild, Lake Ho., $2), sur le joli lac du même nom. — 144 M. *Alexandria* (hôt.: Letson, Geneva Beach Ho., $2), séjour d'été comme Osakis.

189 M. *Fergus Falls* (Grand, $2), ville de 6072 hab., sur le cours supérieur du Red River, dont les chutes sont utilisées par des moulins et des fabriques. — La ligne traverse les interminables champs de froment de la fertile **vallée du Red River** (jusqu'à 50 millions de boisseaux par année); quantité de greniers à blé. — 220 M. *Barnesville*, point de départ des lignes riveraines mentionnées ci-dessus. — 243 M. *Moorhead* (p. 352); 244 M. *Fargo* (v. p. 443). De là jusqu'à (475 M.) *Winnipeg*, v. ci-dessus.

C. Par Crookston et Pembina.

483 M. Northern Pacific Railway en 17 h. $^1/_2$ (prix comme à la R. 53 *A*).

De St. Paul à (225 M.) *Winnipeg Junction*, v. p. 443. La ligne se détache à dr. de la ligne principale et se dirige au N.-O. par la *vallée du Red River* (v. ci-dessus). — 293 M. *Crookston* (p. 439); 321 M. *Grand Forks* (v. ci-dessus); 369 M. *Grafton*. — 414 M. *Pembina;* nous entrons dans le Canada. De là à (483) Winnipeg, v. *le Canada*, par Bædeker.

54. De Chicago à St. Louis.

Quelques trains ne s'arrêtent pas à East St. Louis, mais franchissent le Mississipi sur le pont dit Merchants' Bridge (p. 371) pour entrer à l'Union Station de la ville (p. 366) en passant sur le viaduc le long de la rive O. du fleuve.

A. Par l'Illinois Central Railroad.

293 M. Chemin de fer, en 8 h. à 9 h. 1/4 (prix, $7.50; wagon-lit, $2), wagon-salon, $1; pas de surtaxe pour les places avec dossiers à renversement, p. 321). Quelques trains ont un wagon-bibliothèque (Library Car; livres et journaux).

De Chicago à (56 M.) *Kankakee*, v. p. 355. La ligne franchit le *Kankakee River* et tourne au S., à travers d'interminables champs de maïs. 81 M. *Gilman*, notre ligne se détache à dr. (S.-O.) de celle de la *Nouvelle-Orleans* (v. R. 62). — 123 M. *Laurette;* embranch. sur *Rantoul* (p. 379). — 148 M. *Clinton* (Magill Ho., $1 1/2 à 2), embranch. sur (21 M.) *Decatur* (p. 355). — 170 M. *Mt. Pulaski*, point d'intersection d'une ligne de Peoria (v. ci-dessous) à Evansville (p. 372). — 193 M. *Springfield* (v. ci-dessous). — 236 M. *Litchfield* (p. 355). — 290 M. *East St. Louis.*

293 M. *St. Louis*, v. p. 366.

B. Par le Chicago & Alton Railroad.

284 M. Chemin de fer, en 8 h. à 10 h. 1/2 (prix comme à la R. 54 *A*).

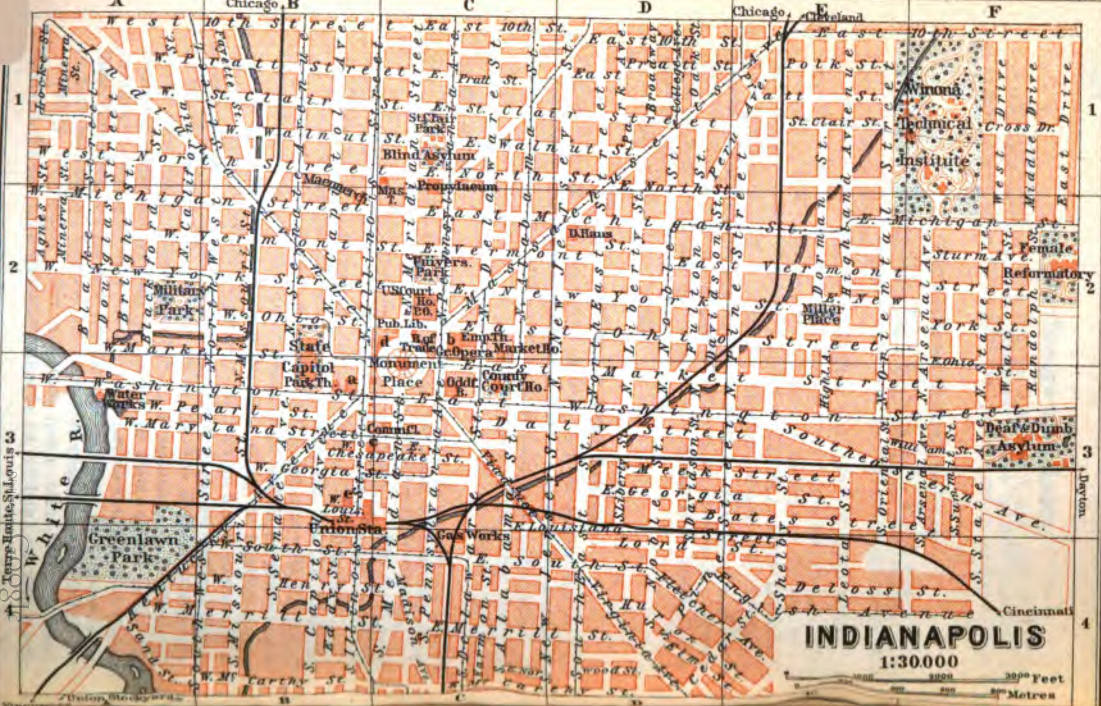
Chicago (Canal Str. Depot), v. p. 325. La ligne passe à quelques stations de banlieue et traverse ensuite dans la direction du S.-O. les prairies de l'Illinois. — 33 M. *Lockport* (2659 hab.), terminus du Chicago Drainage Canal (p. 330). — 37 M. *Joliet* (p. 463); 74 M. *Dwight.*

Embranch. sur 80 M. **Peoria** (trains directs de Chicago en 4 h. 3/4; hôt.: *National*, $2 à 4; *Fey*, $2 1/2 à 3 1/2; *The Grant*, $2 à 3), ville manufacturière et active de 56 100 hab., avec des distilleries de whisky.

124 M. *Normal*, avec de vastes pépinières. — 126 M. *Bloomington* (252 m.; hôt.: The Hills, dep. $2; The Illinois), ville industrielle et centre important de voies ferrées (23 286 hab.).

185 M. **Springfield** (192 m.; hôt.: *Leland Ho.*, $3; *St. Nicholas*, $2), capitale de l'Illinois, fondée en 1822, est une ville de 34 159 hab., bien construite et ornée d'arbres et de jardins en grand nombre (la «Cité des Fleurs»). Les grandes mines de houille de ses environs ont donné une vigoureuse impulsion à son commerce et à son industrie. Le *Capitole* (State Capitol) est un bel édifice à dôme. La grande fabrique de montres de la Cie dite *Illinois Watch Co.* mérite une visite. Dans Eighth Str., la maison (auj. à l'Etat) où demeurait *Abraham Lincoln* (p. LIX-LX) en 1861, quand il fut élu président (l'arrangement intérieur n'est pas de son temps). L'*Oak Ridge Cemetery*, à 3 kil. au N., renferme le tombeau de Lincoln, avec un beau monument, érigé en 1874, pour la somme de $200 000.

252 M. *Godfrey.* — 257 M. *Alton* (pron. ôlt'n 143 m.; hôt.: Madison, $2 1/2), ville manufacturière de 14 210 hab., est située sur


INDIANAPOLIS
1:30000
Feet
Metres
Chicago
Cleveland
Dayton
Cincinnati
Terre Haute, St. Louis
Winona Technical Institute
Female Reformatory
Deaf & Dumb Asylum
Blind Asylum
Propylaeum
St. Clair Park
Univers. Park
Military Park
Greenlawn Park
Water Works
State Capitol
Monument Place
Union Sta.
Gas Works
Market Ho.
County Court Ho.
Miller Place
White R.
East 10th Street
North St.
Michigan St.
Washington Street
South St.
Merrill St.
McCarty St.
INDIANAPOLIS

un plateau de la rive E. du *Mississipi*, à 5 kil. en amont de l'embouchure du Missouri. — La ligne côtoie ensuite le cours du Mississipi, qu'elle franchit, près (281 M.) d'*East St. Louis*, sur un beau pont (p. 371).

284 M. *St. Louis*, v. p. 366.

C. Par le Wabash Railroad.

286 M. Chemin de fer, en 8 à 10 h. (prix comme à la R. 54 *A*). Tronçon peu intéressant.

Chicago (Deaborn Station), v. p.355 . 93 M. *Forrest*, embranch. sur (65 M.) *Peoria* (p. 354) par (17 M.) *Pontiac*. — 113 M. *Gibson City*; 146 M. *Monticello*. — 153 M. *Bement*, point d'intersection de la ligne du Wabash de Detroit à Kansas City. — 173 M. *Decatur* (pron. dekétre; St. Nicholas, $2 à 3), centre de voies ferrées, avec 20751 hab. — 202 M. *Taylorville* (4248 hab.). — 234 M. *Litchfield* (p. 354); 248 M. *Staunton* (2786 hab.). — 265 M. *Edwardsville Junction*; embranch. sur (2 M.) *Edwardsville* (4157 hab.). — 283 M. *East St. Louis*.

286 M. *St. Louis*, v. p. 366.

55. De Chicago à Cincinnati.

A. Par Lafayette et Indianapolis.

306 M. Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railway (dite «*Big Four Line*»), en 8 à 11 h. (prix, $8; wagon-lit, $2; place av. dossier à renversement, $1, v. p. 321).

Chicago (Illinois Central Depot), v. p. 325. La ligne côtoie le lac Michigan. 9 M. $^{1}/_{2}$, *Grand Crossing*; le train tourne ensuite au S. à l'intérieur des terres. — 56 M. *Kankakee* (191 m.), ville manufacturière de 13600 hab., sur le *Kankakee River*. — La ligne tourne au S.-E. et franchit le *Kankakee River*, puis l'*Iroquois River*. 86 M. *Sheldon*; le train entre dans l'*Etat d'Indiana* (p. 312). — 131 M. **Lafayette** (180 m.; hôt.: *Lahr Ho.*, 2^{1}/_{2}$ à 3$^{1}/_{2}$), ville manufacturière de 18116 hab., sur le *Wabash* (pron. ouôbeche) qui y devient navigable, possède le *Purdue College*, école polytechnique (1300 étudiants), fondée en 1869. Le champ de bataille de *Tippecanoe* (p. 313) se trouve à 11 kil. au N.

195 M. **Indianapolis**. — Hôtels: *Claypool* (pl. a; B 3), dep. $3; *Denison* (pl. b; C 2); *Grand* (pl. c; BC 3); *English* (pl. d; C 2), dep. 2^{1}/_{2}$; *Spencer* (pl. e; B 3), dep. $2; *Occidental* (pl. f; BC 3). — Tramways électr. (5 c.) dans toutes les rues principales. — Poste, au coin de la Pennsylvania Av. et d'East Market Str. — *Empire Theatre* (pl. C 2); *Grand Opera House* (pl. C 2). — Pour tous renseignements, s'adresser au *Commercial Club* (chambre n° 603).

Indianapolis (213 m.), ville de 169164 hab. (en 1900; 75076 en 1880), capitale de l'Indiana, située sur le bras O. du *White River* dans une plaine fertile, est un centre important de voies ferrées, avec un commerce considérable de céréales et de bestiaux; ses pro-

duits manufacturés ont une valeur annuelle de 75 millions de doll. Cette ville se distingue par ses maisons pleines de goût, ses jardins et ses rues ombragées.

La PLACE DU MONUMENT (*Monument place*; pl. C 2-3), qui est ronde et située à peu près au milieu de la ville, est décorée d'un **monument des Guerriers* (Soldiers' and Sailors' Monument), érigé de 1887 à 1893, sur les plans de Bruno Schmitz. Du côté N.-E. de la place, l'immeuble du *Commercial Club* (p. 355). Non loin, au N., dans North Meridian Str., la *bibliothèque publique* (Public Library; pl. C 2; 100000 vol.). — Quatre larges avenues, partant de la place du Monument, traversent la ville en diagonale: la Massachusetts Av., au N.-E.; l'Indiana Av. au N.-O., la Kentucky Av. au S.-O. et la Virginia Av. au S.-E., les autres rues se coupent à angle droit.

Le CAPITOLE (*State Capitol*; pl. B 2-3), à l'O. de la place, est un édifice grandiose avec une tour centrale et un dôme (frais de construction, 2 millions de doll.). A l'E. de la place du Monument, la *poste centrale* (p. 355) et le grand PALAIS DE JUSTICE (*Court House*; pl. C 3). — On remarque entre autres édifices importants: plusieurs églises, puis le *Propylée* (pl. C 1-2), à un cercle littéraire de femmes (société par actions); l'*asile des Aveugles* (pl. C 1), non loin au N. du Capitole; l'*Arsenal* (pl. F 1), sur une hauteur; l'*asile des Sourds-Muets* (Deaf & Dumb Asylum; pl. F 3), au S. du précédent; et l'*hôtel de ville* (City Hall). — A l'O. de la ville, sur la rive dr. du White River, se trouvent les *parcs à bétail* (Union Stockyards; au delà de pl. A 4), l'*asile des Aliénés* et le *Riverside Park*. — Au N. de la ville, le *cimetière de Crown Hill*. — Il vaut aussi la peine de visiter les *parcs*: *Rupple* (au N.), *Brookside* (au N.-E.), *Fairwiew* (au N.) et *Garfield* (au S.), ainsi que quelques-uns des grands établissements industriels (quincaillerie, poterie, exportation de viande de porc).

Des lignes à voie étroite électr. partent d'Indianapolis pour *Anderson* (v. ci-dessous), *Marion* (p. 306), *Columbus* (p. 305; 322 kil. en 7 h.; avec wagon-lit), etc.

Le train continue dans la direction du S.-E. — 242 M. *Greensburg*. Beaucoup de petits ponts de charpente (trestles). — 283 M. *Lawrenceburg Junction*, où la ligne atteint l'Ohio, dont elle suit le cours à l'E. jusqu'à

306 M. *Cincinnati* (Grand Central Depot), v. p. 361.

B. Par Logansport.

299 M. PITTSBURG, CINCINNATI, CHICAGO & ST. LOUIS RAILWAY, («Pan Handle Route»; v. p. 270), en 9 h. à 10 h. (prix comme à la R. 55 *A*).

De Chicago à (117 M.) *Logansport*, v. p. 306. — 122 M. *Anoka Junction*; la ligne pour Cincinnati se détache à dr. de celle pour Columbus et Pittsburg (R. 43 *B*). — 176 M. *Anderson* (p. 365). — 225 M. *Richmond* (Westcott, \$ $2^1/_2$ à $4^1/_2$), ville de 18266 hab., au milieu d'un riche district agricole. — 241 M. *Eaton*, où la ligne tourne au S. — 269 M. *Hamilton*, ville industrielle de 23914 hab., sur le *Miami*. — 299 M. *Cincinnati* (Pennsylvania Depot), v. p. 361.

C. Par la Monon Route.

308 M. Chicago, Indianapolis & Louisville Railway jusqu'à (184 M.) *Indianapolis*; Cincinnati, Hamilton & Dayton Railway de là à (308 M.) *Cincinnati* (8 h. 3/4 à 10 h. 3/4; voitures directes; prix comme à la R. 55 *A*).

Chicago (Dearborn Station), v. p. 325. Près de (21 M.) *Hammond* (Majestic, $2; 12376 hab.), nous entrons dans l'*Indiana* (p. 312). La ligne se dirige au S.-E. — 88 M. *Monon*, où nous croisons la ligne du C. I. & L. R. R. allant de Michigan City (p. 318) à Louisville (p. 372). — 99 M. *Monticello.* — Près de (184 M.) *Indianapolis* (p. 355), notre ligne se soude à celle du Cincinnati, Hamilton & Dayton R. R. venant de Springfield. — 223 M. *Rushville* (6000 hab.); 231 M. *Connersville* (8000 hab.). 263 M. *College Corner*, où nous entrons dans *l'Ohio.* — 272 M. 1/2 *Hamilton* (p. 356).

308 M. *Cincinnati*, v. p. 361.

56. De New York à Cincinnati.

A. Par le Pennsylvania Railroad.

757 M. Chemin de fer, en 19 à 21 h. (prix, $ 18 1/2; wagon de luxe Pullman, $ 4).

De New York à (90 M.) *Philadelphie*, v. R. 30; de Philadelphie à (444 M.) *Pittsburg*, v. R. 36; de Pittsburg à (637 M.) *Columbus*, v. R. 43 *B*. — Notre ligne se détache ici à g. (S.) de celle pour Chicago (v. p. 305). — 692 M. **Xenia** (281 m.; hôt.: *Florence*, $2 à 2 1/2), ville de 8696 hab., avec des fabriques de papier et de ficelle, la *Wilberforce University* (400 étudiants de couleur), un grand orphelinat et d'autres établissements d'éducation et de bienfaisance.

757 M. *Cincinnati*, v. p. 361.

B. Par le Chesapeake & Ohio Railroad.

V. la carte, p. 241.

828 M. Chemin de fer, en 24 h. (prix, $ 18; wagon-lit, $ 4). Sur cette route, le Vestibule Limited Train dit «F. F. V.» (Fast Flying Virginian) part de New York à 5 h. de l'après-midi (pas de supplément de prix).

La vue dont on jouit par cette route est variée et souvent fort belle surtout dans les Montagnes Bleues, les Alléghanys et dans les vallées du Greenbrier et du New River. On passe à de nombreux endroits de la Virginie, connus depuis la guerre de Sécession, sur lesquels une brochure intitulée: «Battle Field Folder» et publiée par l'administration du Chesapeake & Ohio R. R. donne des détails.

De New York à (90 M.) *Philadelphie* (Pennsylvania R. R.), v. R. 30; de là à (186 M.) *Baltimore* (Pennsylvania R. R.), v. R. 39; de là à (229 M.) *Washington* (Phil., Baltimore & Washington R. R.), v. R. 41. Puis la ligne suit celle du Southern Railway (R. 66 *A*) jusqu'à *Orange*. — 322 M. *Gordonsville* (134 m.), où aboutit la ligne venant de Richmond et d'Old Point Comfort (p. 391) et où une bataille eut lieu le 28 déc. 1864.

344 M. **Charlottesville** (122 m.; *buffet*; hôt.: *Jefferson Park*, à Fry Springs, $ 2 1/2 à 3; *Gleason*, *Clermont*, $ 3; *Rugby Hall*), vill

de 6449 hab., sur le *Moore's Creek*, possède l'*Université de Virginie* et a été la patrie de Thomas Jefferson (v. ci-dessous).

L'**Université de Virginie** (visible de la voie à g.; 600 étudiants), fondée en 1819 surtout à l'instigation de Thomas Jefferson, est située à 2 kil. 1/2 à l'O. de la ville (tramway, 5 c.). Les premiers bâtiments, construits sur les plans de Jefferson, se composent surtout d'un certain nombre de maisons pour les étudiants (dormitories) à un étage et parallèles, qui entourent une cour plantée d'arbres (Campus), à l'extrémité de laquelle s'élève la *rotonde* (vue du toit), restaurée en 1897 après un incendie. Les nouveaux édifices comprennent le *Lewis Brooks Museum of Natural History* (musée d'histoire naturelle; ouvert de 8 h. à 6 h.) et un *observatoire* bien organisé. A 3 kil., la *Pantops Academy*, collège de garçons, qui est très renommé.

Monticello, où naquit *Thomas Jefferson* (1743-1826; p. LVII), dans un beau site sur une colline d'où l'on a une vue étendue, à 4 kil. au S.-E. de Charlottesville, est un spécimen caractéristique de l'architecture de ce temps-là (on ne peut pas visiter l'intérieur; entrée libre dans le parc). Le grand homme d'état repose dans un petit cimetière privé sur la route qui mène à la maison.

Les caves de la Cie. dite *Monticello Wine Co.* méritent une visite; on y fabrique de bons vins avec des raisins des environs de Monticello.

De Charlottesville à *Lynchburg* et au Sud, v. R. 66 *A*.

La ligne tourne ensuite à l'O. et gravit les *Montagnes Bleues* (Blue Ridge Mts.); beaucoup de tunnels. — 366 M. *Afton* (457 m.; hôt.: Afton Ho., $2; Mountain Top Ho., à 2 kil. 1/2 au-dessus d'Afton et à 600 m. d'alt., incendié en 1904), dans un joli site près du sommet de la crête (tunnel); belle vue sur la *Piedmont Valley*. Les pommes reinettes («Albemarle pippin») des environs sont renommées. — 370 M. *Basic City*, point d'intersection du Norfolk & Western Railroad (p. 405). — 383 M. *Staunton* (422 m.; hot.: Eakleton, $2 à 2 1/2; Palmer Ho., $2), ville manufacturière de 7289 hab., avec plusieurs grands établissements d'éducation, est située sur le plateau entre les Montagnes Bleues et les Alléghanys, dans le haut de la vallée de la Shenandoah.

Embranch. (B. & O. R. R.) sur (36 M.) **Lexington** (*Lexington*, $2 à 2 1/2), où se trouvent la *Washington and Lee University* (300 étudiants), qui possède de bons portraits de Lafayette et de Washington, par C. W. Peale, et des *Instituts militaires* (Virginia Military Institute). Statues des généraux *Lee* (p. 273) et *Jackson*, surnommé «le Rempart» («Stonewall Jackson»), en raison de la fermeté avec laquelle il résista aux Confédérés à la bataille de Bull Run (v. p. 384 et 404). Tous deux sont inhumés ici.

391 M. *Swoope's* (502 m.); à dr., le *North Mt.* (633 m.). — 415 M. *Goshen* (488 m.; Allegheny Hotel, sur une falaise à g., $3 à 5), embranch. sur les (9 M.) *Rockbridge Alum Springs* (610 m.; hôt.: Grand, Brook, Central, $2 à 3 1/2). — 422 M. *Millboro* (512 m.), station pour les *Millboro Springs*, les *Bath Alum Springs*, etc. — 439 M. *Clifton Forge* (320 m.; buffet; Gladys Hotel, $2 1/2 à 3), sur le *Jackson River*, point de jonction de la Jackson River Division du Chesapeake & Ohio R. R. De là, l'heure orientale est remplacée par l'heure centrale (v. p. xxxv). — 452 M. *Covington* (380 m.; Intermont, $2 à 5).

De Covington à Hot Springs, 25 M., chemin de fer en 1 h. 1/4 (wagons-lits directs de New York par Washington). — Les **Hot Springs** (*New Homestead*, *Virginia Hotel*, dep. $3; *The Alphin*, $2 1/2 à 3 1/2, recommandé) sont reliées par de bons chemins (voitures) avec les (2 M. 1/2) **Healing Springs** (*hôtel*, dep. $2) et les (5 M.) **Warm Springs**. Ces sources d'eaux

thermales (température: Hot Spr. 25°1/2 à 43° C.; Healing Spr. 29°; Warm Spr. 36°1/2), qui jaillissent sur un plateau pittoresque à 600-750 m. d'alt., s'emploient sous forme de boisson et de bains pour combattre la goutte, les rheumatismes, les maladies du foie, de la peau, de l'estomac, les scrofules, etc.

La ligne franchit le *Dunlap Creek* et suit le *Jerry's Run Fill*, remblai du chemin de fer haut de 67 m. — Avant et après (468 M.) *Alleghany* (763 m.), la ligne traverse la crête des Alléghanys dans deux longs tunnels. De là, voitures (coaches) pour (9 M.) *Sweet Chalybeate Springs* (Hôtel, $2 à 2 1/2) et (10 M.) *Sweet Springs* (610 m.), un des bains les plus anciens et les plus fréquentés de la Virginie, efficaces contre les affections gastriques et du canal intestinal. — La ligne s'abaisse et entre dans la *Virginie occidentale*.

474 M. **Greenbrier White Sulphur Springs** (585 m.; hôt.: **Grand Central Hotel*, $3 1/2 par jour, $21 par sem.; *pensions* et *cottages* en grand nombre), le plus grand et le plus élégant des bains de la Virginie, dans un site charmant, au cœur des Alléghanys et dans une vallée boisée, est entouré de promenades magnifiques.

Les *Greenbrier White Sulphur Springs* sont, depuis près de 100 ans, le rendez-vous d'été de l'aristocratie de naissance et d'argent du Sud, et les scènes de la vie exotique qu'on peut y observer, sont très intéressantes. — La température des eaux minérales (usage interne et externe) est de 16° 1/2 C.; elles sont efficaces contre les affections nerveuses, gastriques et hépatiques, la goutte, les rhumatismes, les maladies de la peau, l'asthme, etc. La source donne 135 litres d'eau à la minute. Grand bassin de natation, bains de boue, etc.

Parmi les montagnes qui entourent la vallée, on remarque surtout: le *Kate's Mt.* (1066 m.), à 1 kil. 1/2 au S.; le *Greenbrier* (1067 m.), à 1 kil. 1/2 à l'O., et le *White Rock* (976 m.), à 5 kil. au S.-O.

La ligne descend ensuite dans la vallée du *Greenbrier*; beaucoup de tunnels. Des voitures (coaches) font le service de (491 M.) *Fort Spring* (496 m.; aub.) à (14 M.) *Salt Sulphur Springs* (Hotel, $2 1/2) et de (507 M.) *Lowell* (473 m.) à (12 M.) *Red Sulphur Springs* (Hotel $2 1/2), sources semblables aux Eaux-Bonnes des Pyrénées (12° C.). — 519 M. *Hinton* (419 m.); la ligne approche ensuite du **New River*, aux chutes pittoresques. — 541 M. *Quinnimont* (364 m.). — 571 M. *Hawk's Nest* (253 m.; Hotel), en face d'une aiguille de rocher haute de 365 m. — 580 M. *Kanawha Falls* (215 m.), avec la jolie chute de la *Kanawha*.

Le train entre dans une région plus dégagée. Il y a des mines de houille en grand nombre; la Kanawha coule à dr. — 616 M. **Charleston** (183 m.; hôt.: Ruffner, $2 1/2 à 3 1/2), ville de 11 099 hab., capitale de la Virginie occidentale, avec un State House. Elle est située sur la Kanawha, que traverse un pont haut de 22 m., qui conduit de la gare à la ville. — 663 M. *Guyandotte* (171 m.); la ligne atteint les bords de l'*Ohio*. — 666 M. *Huntington* (buffet). — 673 M. *Kenova* (p. 399), non loin de la frontière du Kentucky, de l'Ohio et de la Virginie occident. — 676 M. *Catlettsburg* (166 m.); la ligne franchit le *Big Sandy River* et la frontière du *Kentucky* (le « Blue Grass State »; p. 374). De là à Cincinnati, la ligne suit la rive g. de l'Ohio. — 682 M. *Ashland* (6800 hab.), où s'embranc

une ligne pour (208 M.) *Louisville* (p. 372), par *Lexington*. — 686 M. *Russell* ou *Ironton* (11 868 hab.), sur la rive dr. (Ohio) du fleuve; 764 M. *Maysville;* 824 M. *Newport* (p. 364); 826 M. *Covington* (p. 364). Ensuite, le train franchit l'Ohio.

828 M. *Cincinnati* (Grand Central Depot), v. p. 361.

C. Par Cleveland.

886 M. Chemin de fer, en 20 à 26 h. (prix du trajet, $ 18; wagon-lit, $ 4): NEW YORK CENTRAL RAILROAD jusqu'à (440 M.) *Buffalo;* LAKE SHORE R. R. de là à (623 M.) *Cleveland*, et CLEVELAND, CINCINNATI, CHICAGO & ST. LOUIS R. R. de là à (886 M.) *Cincinnati*. Wagons-lits directs dans les trains-express. — Pour les autres routes menant à Buffalo, v. p. 225, 226 et 228.

De New York à (440 M.) *Buffalo*, v. R. 27; de Buffalo à (623 M.) *Cleveland*, v. R. 45 *A*. — Le train continue vers le S.-O.; contrée uniforme. — 635 M. *Berea;* 698 M. *Crestline* (p. 305). — 703 M. *Galion*. — 737 M. *Delaware* (282 m.). — 761 M. *Columbus* (p. 305). — 806 M. **Springfield** (302 m.; hôt.: *Arcade*, $ 2 1/2 à 3 1/2), ville manufacturière et commerçante de 38 253 hab. (machines aratoires, etc.), doit sa prospérité à la force hydraulique du *Lagonda Creek* et du *Mad River*.

830 M. **Dayton** (pron. dét'n; 227 m.; *Beckel Ho.*, dep. $ 2 1/2; *Atlas*, ch. dep. $ 1), ville de 85 333 hab. (en 1900; 38 678 en 1880), fondée en 1796, au confluent du Mad River et du *Miami River*, avec des fabriques de machines, de farine, de papier etc. (valeur des produits, en 1900: $ 35 700 000). La *National Cash Register Co.* possède d'intéressantes institutions de bienfaisance pour ses 2000 employés (visibles t. l. jours sauf le dim.; on est conduit). Sur une colline, à 3 kil. à l'O., *l'hôtel des Invalides* (Central National Soldiers' Home), avec 5000 invalides.

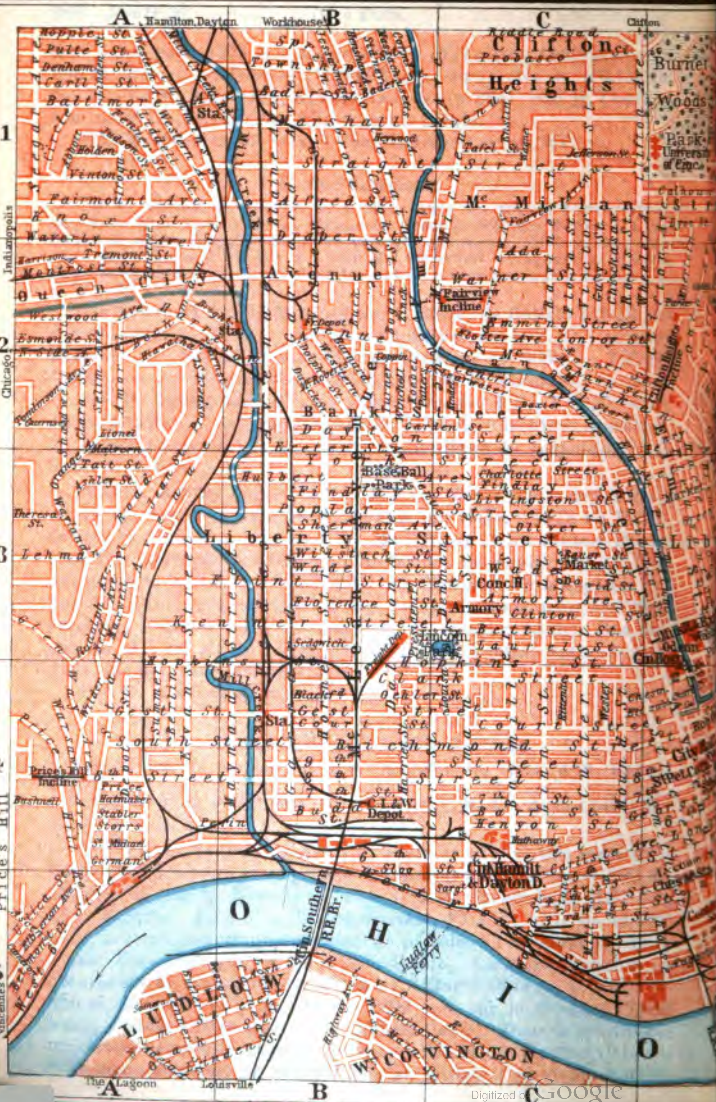
886 M. *Cincinnati*, v. p. 361.

D. Par le Baltimore & Ohio Railroad.

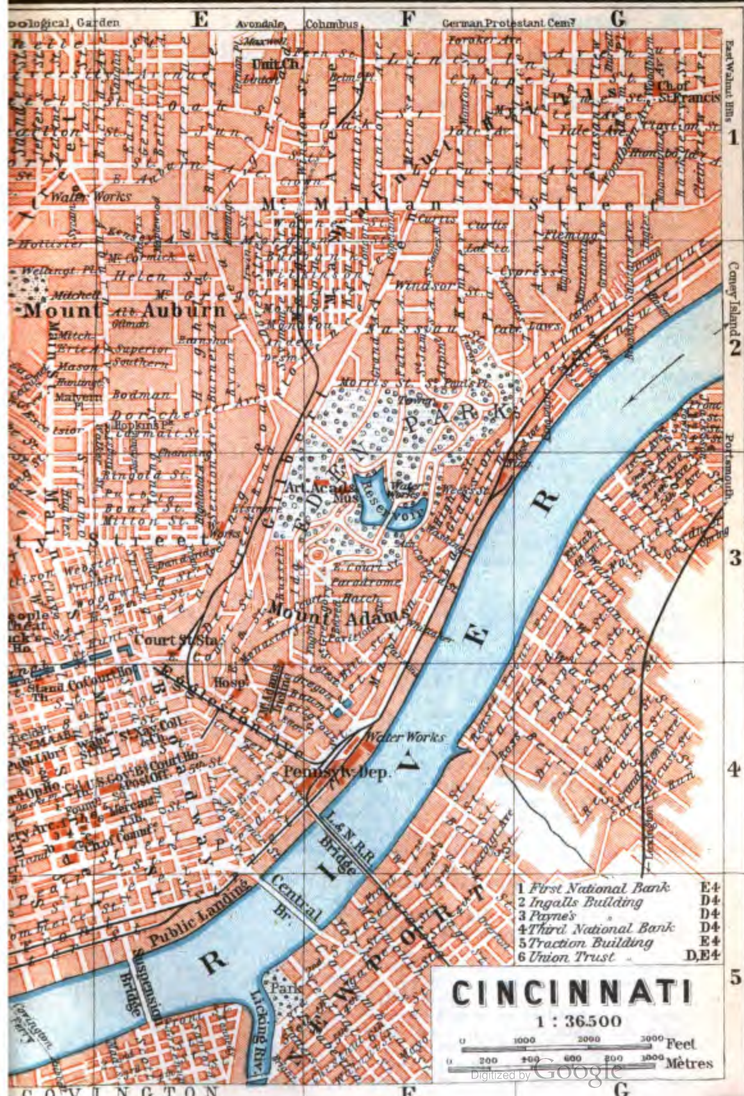
780 M. CHEMIN DE FER, en 21 h. 1/2 à 26 h. 1/4 (prix, $ 16; wagon-lit, $ 4).

De New York à (229 M.) *Washington*, v. R. 41; de là à (480 M.) *Grafton*, v. R. 44.

De Grafton, le train court à l'O. à travers une contrée assez uniforme avec des sources de pétrole et des mines de houille. — 502 M. *Clarksburg*, sur la *Monongahela*. — 584 M. *Parkersburg* (187 m.; hôt.: Jackson, $ 2 à 3 1/2; Blennerhassett, $ 2 à 3), ville de 11 703 hab., avec un important commerce de pétrole, à l'embouchure de la *Petite Kanawha* qui s'y jette dans l'*Ohio*. La ligne franchit ce dernier sur un beau pont et entre dans l'*Etat d'Ohio* (v. p. 309). — 586 M. *Belpré*. — 621 M. *Athens* (200 m.), sur le *Hocking* (3060 hab.), possède l'*Ohio University* (550 étudiants). Dans le voisinage un certain nombre de tumulus indiens. — 681 M. *Chillicothe* (194 m.), ville manufacturière de 12 976 hab., au milieu d'un riche district



A
B
C
1
2
3
Hamilton, Dayton
Workhouse
Clifton
Riddle Road
Clifton Heights
Probasco
Burnet Woods
Park
University of Cinc.
Hopple St.
Pulte St.
Denham St.
Carll St.
Baltimore
Holden
Vinton St.
Fairmount Ave.
Knox St.
Waverly
Tremont St.
Harrison
Queen City
Westwood
Esmonde St.
Sta.
Township
Baden St.
Marshall
Straight
Alfred St.
Draper St.
Avenue
Heywood
McMillan
Jefferson St.
Ada
Warner
Fairview Incline
Emming Street
Conroy St.
Bank Street
Dayton
York
Base Ball Park
Findlay
Poplar
Sherman Ave.
Liberty Street
Charlotte Street
Livingston St.
Oliver
Wade
Market
Conc. H.
Armory
Clinton
Florence
Kenner Street
Lincoln Park
Hopkins
Mill Cr.
Clark
Court
Richmond
South Street
Gest
Sedgwick
Betts
Laurel St.
Bushnell
Price's Hill Incline
Price's Hill
Indianapolis
Chicago
Vincennes
Perin
C. H. & D. Depot
Cin. Hamilt. & Dayton D.
Cin. Southern R.R. Rr.
Hathaway
Kenyon
Barr St.
6th St.
OHIO
Ludlow Ferry
LUDLOW
W. COVINGTON
The Lagoon
Louisville
es' Geog. Estabt. Leipzig



CINCINNATI
1 : 36.500
Feet
Metres
1 First National Bank E4
2 Ingalls Building D4
3 Payne's D4
4 Third National Bank D4
5 Traction Building E4
6 Union Trust D,E4
Mount Auburn
Mount Adams
Water Works
Court St. Sta.
Pennsylv. Dep.
L.&N.R.R. Bridge
Central Br.
Suspension Bridge
Public Landing
Licking Riv.
Art Acad.
Mus.
Reservoir
Unit. Ch.
Ch. of St. Francis
German Protestant Cem.
Avondale
Columbus
East Walnut Hills
Coney Island
Portsmouth
COVINGTON
NEWPORT
RIVER
Park
Hosp.

agricole. — 738 M. *Blanchester*. Près de (755 M.) *Loveland*, la ligne franchit le *Petit Miami*.

780 M. *Cincinnati* (Grand Central Depot), v. ci-dessous.

E. **Par l'Erie Railroad.**

873 M. CHEMIN DE FER, en 24 à 33 h. (prix, $16; wagon-lit, $4). Wagons directs.

De New York à (729 M.) *Marion Junction*, v. R. 46 *F*. De là la ligne suit en général la même route que celle du Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railway (v. R. 56 *C*). — 778 M. *Urbana* (314 m.), ville industrielle de 6808 hab., avec un «Swedenborgian College» et l'Université de l'Illinois (3800 étudiants; bibliothèque de 75000 vol.). — 792 M. *Springfield* (p. 360); 813 M. *Dayton* (p. 360); 837 M. *Hamilton* (p. 356).

873 M. *Cincinnati*, v. ci-dessous.

57. Cincinnati.

Gares: *Grand Central Depot* (pl. D 5), Central Avenue et 3rd Str., gare du Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis, du Baltimore & Ohio, du Lebanon & Northern et d'autres lignes; — *Pan Handle* ou *Pennsylvania Depot* (pl. F 4), Pearl & Butler Str., gare des lignes de Pennsylvanie, Lebanon & Northern, etc.; — *Cincinnati, Hamilton & Dayton Depot* (pl. C 4-5), 6th Str.; — *Chesapeake & Ohio Station* (pl. D 5), 4th Str., près de Smith Str.; — *Court Street Station* (pl. E 3), pour les lignes du Cincinnati, Lebanon et Northern R. R. et d'autres. — *Omnibus* et *Fiacres*, à tous les trains principaux (pour les hôtels, 50 c. par pers.).

Hôtels: *Grand Hotel* (pl. a; D 4-5), Central Av., au coin de 4th Str., $3 à 5, ch. dep. $1 1/2; **St. Nicholas* (pl. b; D 4), Race Str., au coin de 4th Str., ch. dep. $2; *Alms Hotel*, au coin de McMillan Str. et de l'Alms Place (pl. F G 1), $3 à 5; *Burnet Ho.* (pl. d; D 4), Vine Str., au coin de 3rd Str.; *Gibson Ho.* (pl. e; D E 4), Walnut Str., près de 4th Str., $3 à 5, ch. dep. $1 1/2; *Emery* (pl. f; D 4), ch. dep. $1; *Dennison*, au coin de Fifth Str. et de Main Str. (pl. E 4), ch. dep. 75 c.; *Honing*, Vine Str., 422, près de 4th Str., ch. dep. $1 (pour hommes); *Martin's*, Walnut Str., 537; *Palace* (pl. g; D 4), $2 1/2 à 3; *Sterling* (pl. c; C 4), Mound Str., dep. $2; *The Stag* (pl. h; D 4), Vine Str., 420, ch. dep. 75 c. (pour hommes); *Munro*, West Seventh Str., 29, avec bains, ch. dep. $1 (pour hommes).

Restaurants: **St. Nicholas Hotel* (v. ci-dessus); *Stag Café* (v. ci-dessus); *Gibson Café*, Walnut Str.; *Majestic*, Vine Str., 538; *Bismarck*, Walnut Str., 526; *Schulers*, Vine Str., 626; *Martin's* (v. ci-dessus); *Salamoni*, Shillito Av., 9; *Women's Exchange*, Race Str., non loin de 4th Str., etc. — *Brasseries avec jardin* (Beer Gardens; concert en été), sur les collines, autour de la ville.

Tramways électriques (5 c.), dans toutes les rues principales, ainsi que pour *Covington* et *Newport* (p. 364).

Fiacres: à la *course*, 25 à 50 c. par pers.; à 2 chev., 1 à 2 pers., $1; chaque pers. de plus, 50 c.; à l'*heure*, 1re h., $2; chaque h. de plus, $1 1/2. Transport gratuit des bagages ordinaires

Bateaux-bacs, pour *Covington*, départ de l'extrémité S. de la Central Av. (pl. D 5); pour *Ludlow*, de 5th Str. (pl. C 5). — **Bateaux à vapeur** pour les principaux ports de l'Ohio et du Mississipi.

Quatre **chemins de fer inclinés** (*Inclined Planes* ou *Inclines*) conduisent sur les hauteurs qui entourent la ville (5 c.): 1. *Mount Adams* (pl. E 4); 2. *Clifton* (pl. D 2); 3. *Fairview* (pl. C 2); 4. *Price's Hill* (pl. A 4).

Théâtres: *Grand Opera House* (pl. D 4), Vine Str. au coin de Longworth Str. (opéras allemands le dim.); *Walnut Street Theatre* (pl. DE 4), Walnut

Str., entre 6th et 7th Str.; *Robinson's Opera House* (pl. D 4), au coin sde Plum et 9th Strs.; *Columbia Theatre* (anc. Fountain Sq. Th., pl. D 4), Walnut Str., 513; *Heuck's Opera House* (pl. D 3), Vine Str., 1213; *People's Theatre* (pl. D 3), Vine Str.; *Lyceum* (anc. Freeman's Th., pl. D 4), Central Av. — *Concerts de symphonie*, en hiver, t. l. 15 jours au Springer Music Hall (p. 363).

Lieux de divertissement, etc.: *Jardin zoologique*, v. p. 364; — *The Lagoon*, en face de Price Hill (au delà de pl. A 5), avec un parc et un lac (tramway en 1/2 h.); — *Chester Park*, à 8 kil. au N., avec un vélodrome (tramway); — *Coney Island*, en amont de la rivière (bateaux-bacs toutes les h., départ de Vine Str. (pl. E 5); — *Queen City Bathing Beach*, à l'E. de la ville à Dayton, sur la rive g. de l'Ohio.

Poste (*Post Office;* pl. E 4), 5th Str. (ouverte de 6 h. du m. à 10 h. du s.).

Consulats: de France, M. *E.-C. Pociey*, agent cons.; des Pays Bas, M. *F. Matt;* de Suisse, M. *F. J. Diem.*

Cincinnati (pron. sinnesinâti; 130 à 165 m. d'alt.), la **deuxième** ville de l'Ohio et l'un des centres manufacturiers et commerciaux les plus importants de l'Ouest central, est située sur plusieurs terrasses qui s'élèvent de la rive dr. (N.) de l'*Ohio*, et couronnée de collines hautes de 120 à 150 m. Le cours de l'Ohio la traverse sur une longueur de 22 kil. La ville est en majeure partie régulièrement construite et les rues sont bien pavées. Cincinnati avait 325 902 hab. en 1900 (332 934 en 1903), dont env. un tiers d'origine allemande. Ces derniers habitaient d'abord surtout du côté N. du *Miami Canal*, quartier auquel on a donné le nom d'«Outre-Rhin» (Over the Rhine). Sur la rive g. de l'Ohio, dans le Kentucky, les villes de *Covington* et de *Newport* (p. 364) que cinq ponts rattachent à Cincinnati.

Cincinnati, fondée en 1788, doit son nom à l'ordre des «Cincinnati» (officiers de la guerre d'Indépendance, ainsi nommés parce qu'ils quittaient la charrue pour prendre les armes comme jadis le Romain Cincinnatus). Elle a été élevée au rang de ville en 1819. Des tumulus très anciens indiquent que l'emplacement de la ville était déjà habité à l'époque préhistorique. Sa prospérité commença avec l'ouverture du Miami Canal (1830), long de 465 kil. et qui relie Cincinnati à la ville de Toledo, sur le lac Erie, et avec l'inauguration des chemins de fer (1840). Elle comptait 9642 hab. en 1820, 24 831 en 1830, 46 338 en 1840, 115 435 en 1850 (v. aussi Chicago, p. 328), 216 239 en 1870 et 296 908 hab. en 1890.

Industrie et Commerce. La valeur des produits manufacturés de Cincinnati s'est élevée en 1900 à 158 millions de dollars (63000 ouvriers). Principaux articles: bottes et souliers, machines, voitures, tabacs, meubles, poterie, savon, bière et whisky. En ce qui concerne la charcuterie qui avait valu à la ville le surnom de «Porcopolis», Cincinnati le cède auj. à Chicago et à d'autres villes. Elle se livre par terre et par eau à un commerce, qui comprend surtout les céréales, le bétail, le bois, les laines, le tabac, la houille et le coton.

Le *Fountain Square (pl. D E 4), formé par un élargissement de *5th Street*, est le centre commercial de la ville, d'où partent la plupart des lignes de tramway. Au milieu, la ***Tyler Davidson Fountain**, belle fontaine fondue à Munich sur un modèle d'*A. de Kreling*, et érigée en 1871. Au N., au coin des 5th et Walnut Strs., le **palais du Gouvernement** (*U. S. Government Building:* pl. E 4), avec la *douane*, la *poste* et les *tribunaux*.

On suit 5th Str. à l'O., on tourne à g. en bas de Vine Str. au S., on passe à l'*Emery Arcade* (pl. D 4), et l'on est au coin de 4th

Str., rue animée où s'élève la **Chambre de Commerce** (pl. D 4), construite sur les plans de *H. H. Richardson* (p 95). et qui est peut-être le plus bel édifice de la ville. En face, au coin N.-E., l'*Ingalls Building* (pl. 2; 14 étages), et au coin N.-O., la belle *Third National Bank* (pl. 4). — De là, on suit 4th Str. à l'O. jusqu'à *Plum Street* (pl. D 4-5); on tourne à dr. (N.), et l'on passe à la *St. Paul's Pro-Cathedral* (église épiscopale; pl. D 4), au coin de 7th Str.; à la *cathédrale de St-Pierre* (catholique; pl. D 4), au coin de 8th Str., où il y a un St Pierre par Murillo (?) et d'autres toiles, et (en face) à la *synagogue* (pl. D 4). Presque en face, l'***hôtel de ville** (*City Hall;* pl. D 4), bel édifice rouge dans un style néo-roman, avec une haute tour (*vue). Dans le voisinage, à l'E., dans Vine Str., entre les 6th et 7th Streets, la *bibliothèque publique* (Public Library; pl. D 4; 300 000 vol.), fondée en 1855.

Au N., dans le quartier d'«Outre-Rhin» (p. 362), se trouve le WASHINGTON SQUARE (pl. D 3) avec le *Springer Music Hall* (concerts; v. p. 362) et le *bâtiment de l'Exposition*.

Mentionnons encore: le *palais de Justice* (County Court House; pl. E 4); le *St. Xavier's College* (pl. E 4); l'*Oddfellows' Temple* (pl. D 4); le *Cincinnati Hospital* (pl. D 3-4), et la grande *maison de force* (Workhouse), dans la Colerain Av. (au delà de pl. B 1), ainsi que quelques maisons géantes dans le quartier des affaires, p. ex.: la *First National Bank* (pl. 1, E 4), le *Traction Building* (pl. 5, E 4) et l'*Union Trust Building* (pl. 6, E. 4).

Le plus grand parc de Cincinnati est l'**Eden Park** (86 hect. de superficie; pl. E F 2-3), situé sur les hauteurs de l'E., et d'où l'on a de belles échappées sur la ville et le fleuve (concert le dim.). Ce parc renferme le musée des Beaux-Arts (v. ci-dessous) et les principaux réservoirs pour la *distribution des eaux* dans la ville (*vue étendue de la haute tour du château d'eau; ascenseur).

On atteint le parc dans les wagons électriques du Fountain Square, qui gravissent la hauteur, au moyen du chemin de fer incliné (n° 1), et traversent le parc en passant à l'entrée du musée des Beaux-Arts (billet direct, 5 c.). A l'extrémité supérieure du chemin de fer incliné se trouve la *Rookwood Pottery*, dont les faïences modernes rivalisent avec les meilleures d'Europe (v. ci-dessous; on peut la visiter). Ou bien l'on prend le tramway électr. de la Gilbert Av. jusqu'à l'entrée du parc, à 5 min. du musée des Beaux-Arts.

Le **musée des Beaux-Arts** (*Art Museum;* pl. F 3), bel édifice dans le style rustique, avec un toit à tuiles rouges, est ouvert t. l. jours de 9 h. à 5 h. (le dim. de 1 h. à 5 h.; entrée, 25 c.; les dim. et sam., 10 c.; catalogue, 10 c.).

Il y a des collections de *tableaux*, *sculptures*, *estampes*, *eaux-fortes*, *travaux sur métal*, *tissus*, *poterie*, *ethnologie américaine*, *antiquités*, etc. A l'étage supérieur, des tableaux de *Calame*, *Achenbach*, *Knaus*, *Bol*, *Haydon*, *Lessing*, *Maratta*, *Rubens* (n° 93), *Tiepolo* (n° 105), *le Tintoret* (n° 106) et de peintres modernes des écoles françaises, américaines et allemandes. — Mentionnons aussi les *bois sculptés* fabriqués à Cincinnati, ainsi que les produits de la *Rookwood Pottery* (v. ci-dessus). — La **Bookwalter Loan Collection* renferme d'excellents ouvrages orientaux.

A côté, l'*école des Beaux-Arts* (Art School; 450 élèves).

De l'extrémité supérieure du *Clifton Heights Incline* (pl. D2), on peut aller en chemin de fer électrique au *Burnet Woods Park* (pl. D 1), belle forêt naturelle. A son extrémité S., en face de la Clifton Av., s'élèvent les nouveaux bâtiments de l'*Université de Cincinnati* (pl. D 1; 1500 étudiants). — Le **jardin zoologique** (au delà de pl. D 1; entrée, 25 c.; ouvert aussi le dim.), qu'on atteint en tramway électrique de Fountain Sq., renferme une excellente collection d'animaux et il est très fréquenté (restaurant; concerts). — Au N.-E. (au delà de pl. F G 1), le *cimetière protestant*. Belle vue également de l'extrémité supérieure du *Price's Hill Incline* (pl. A 4). — A 8 kil. au N.-O., le beau cimetière dit ***Spring Grove Cemetery.**

Le ***pont suspendu** (*Suspension Bridge*; pl. E 5), qui relie Cincinnati à Covington, construit par *Ræbling* (p. 33) en 1865, a été élargi en 1897. Il est long de 830 m. y compris les abords (306 m. entre les culées), large de 16 m. et s'élève à 31 m. au-dessus de l'eau (pontonnage, 2 c.). — Le *Central Bridge* (pl. E 5) est un pont à consoles (cantilever). Le quai de débarquement dit *Levee* ou *Public Landing* (pl. E 5-4), long de 300 m., et situé en amont du pont suspendu, offre beaucoup d'animation.

Covington (42938 hab.) et *Newport* (28300 hab.) ne sont, pour ainsi dire, que des faubourgs de Cincinnati, séparés par le *Licking River*, que traverse un pont suspendu. — Promenades en voiture intéressantes aux points suiv.: *Walnut Hills*, *Avondale Mt. Auburn*, *Clifton*, *Spring Grove* et *Price's Hill*. Le *Fort Thomas*, entre les collines derrière Newport (belles vues sur le fleuve et la ville), est une importante station militaire (t. l. jours parade de la garde avec fanfare; tramway électr. en 40 min., 5 c.).

Le **Serpent Mound** se visite le mieux de Cincinnati. Il est situé au bord du *Brush Creek*, dans l'Adams County, un district d'Ohio; la station la plus rapprochée est *Peebles*, à 71 M. à l'E. de Cincinnati, sur le Norfolk & Western R. R. (départ de la Court Street Station, v. p. 361). Cette «colline du Serpent» (à 7 kil. de Peebles; on y va en omnibus ou en voit.) est une éminence de terre (mound) artificielle de l'époque primitive indienne; elle a la forme d'un serpent long de 300 m., haut de 1 m. 50 et large de 9 m. à la base; l'extrémité de la queue est divisée en trois; la gueule est ouverte, comme pour avaler une colline de terre ovale située entre les mâchoires béantes. L'ovale est haut de 1 m. 20 et large de 33 m. × 12 m. On a supposé que cette figure est en relation avec la fable cosmogonique du serpent et de l'œuf.

De Cincinnati à *Chicago*, v. R. 55; à *St. Louis*, v. R. 58 *D*; à *Louisville*, à *Chattanooga* et à *la Nouvelle-Orléans*, v. R. 61.

58. De New York à St. Louis.

A. Par Cleveland et Indianapolis.

1171 M. Chemin de fer, en 28 h. 1/2 à 32 h. (prix, $ 24.25; wagon-lit, $ 6): New York Central Railroad de New York à (440 M.) *Buffalo*, Lake Shore Railway de là à (623 M.) *Cleveland*, et Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railroad de là à (1171 M.) *St. Louis*.

De New York à (440 M.) *Buffalo*, v. R. 27; de là à (623 M.) *Cleveland*, v. R. 45 *A* et *B*; de là à (703 M.) *Galion*, v. p. 360.

Notre ligne se détache ici à dr. de celle pour Cincinnati (p. 360). — 724 M. *Marion* (p. 324, 361). — 764 M. *Bellefontaine* (370 m.)

804 M. *Versailles;* 821 M. *Union City* (339 m.), située partie dans l'Ohio, partie dans l'Indiana. — 876 M. *Anderson* (p. 356).

906 M. **Indianapolis** *(buffet)*, v. p. 355.

Le train, traversant le *White River,* court ensuite au S.-O. à travers l'Indiana. — 945 M. *Greencastle* (238 m.), ville de 3661 hab., avec une université de méthodistes dite Depauw University (600 étudiants). — 978 M. **Terre Haute** (149 m.; hôt.: *Terre Haute Ho.,* $ $2^1/_2$ à 4; *Filbeck* $ 3), ville de 36 673 hab., sur la rive E. du *Wabash River,* avec un commerce et des fabriques en pleine activité, est un centre important de voies ferrées. De là, des bateaux à vapeur descendent le Wabash jusqu'à *Vincennes* (p. 366).

La ligne franchit le Wabash et entre dans l'*Etat d'Illinois* (p. 312). — 997 M. *Paris* (hôt.: Paris Hotel, $ 2 à 3; Central, à la gare, $ 2), ville de 6105 hab. — 1035 M. *Mattoon* (p. 379). — 1058 M. *Shelbyville;* on franchit le *Kaskaskia;* à dr. (N.) se montre un haut pont de charpente (trestle). — 1074 M. *Pana.* — 1113 M. *Litchfield* (209 m.). — 1148 M. *East Alton* (143 m.); la ligne traverse, dans la direction du S., la fertile vallée du ***Mississipi*** et le franchit sur le pont dit St. Louis Bridge (p. 371), près de (1168 M.) *East St. Louis.*

1171 M. *St. Louis,* v. p. 366.

B. Par Philadelphie et Pittsburg.

1065 M. Chemin de fer (Pennsylvania Lines) en 27 h. $^1/_2$ à 33 h. (prix comme à la R. 58 *A*).

De New York à (90 M.) *Philadelphie,* v. R. 30 *A*; de là à (444 M.) *Pittsburg,* v. R. 36; de là à (720 M.) *Bradford Junction,* v. R. 43 *B.* — Le train se dirige au S.-O. sur (758 M.) *Richmond* (p. 356). — 825 M. **Indianapolis** (p. 355). Notre ligne, dite «Vandalia Line», suit presque la même direction que la ligne décrite ci-dessus. — 861 M. *Greencastle;* 897 M. *Terre Haute* (v. ci-dessus); 965 M. *Effingham;* 977 M. *Altamont;* 997 M. *Vandalia.* — 1014 M. *Greenville.* — 1062 M. *East St. Louis,* v. ci-dessus.

1065 M. *St. Louis,* v. p. 366.

C. Par Buffalo et Toledo.

1172 M. Chemin de fer, en 28 h. $^1/_2$ à 34 h.: New York Central Railroad jusqu'à (440 M.) *Buffalo;* Michigan Central Railroad jusqu'à (736 M.) *Toledo;* et Wabash Railroad jusqu'à (1172 M.) *St. Louis.* Prix comme à la R. 58 *A.*

De New York à (440 M.) *Buffalo,* v. R. 27; de là à (736 M.) *Toledo,* v. R. 45 *A.* — De Toledo, le train court au S.-O. — 772 M. *Napoleon* (207 m.); la ligne atteint le *Maumee River,* qu'elle traverse près de (786 M.) *Defiance* (213 m.; p. 308). — 807 M. *Antwerp* (Anvers); la ligne entre ensuite dans l'*Indiana* (p. 312). — 830 M. *Fort Wayne* (p. 313); le train croise la ligne du Pennsylvania R. R. et celles dites «Nickel-Plate» allant de New York et de Philadelphie à Chicago. — 873 M. *Wabash* (226 m.). — 887 M. *Peru* (209 m.) —

903 M. *Logansport* (p. 306). — 940 M. *Lafayette* (p. 355). — 961 M. *Attica;* la ligne franchit le Wabash. — 978 M. *State Line;* le train entre dans l'*Etat d'Illinois* (p. 312). — 1060 M. *Decatur* (p. 289); 1120 M. *Litchfield* (p. 365); 1169 M. *East St. Louis* (p. 365).

1172 M. *St. Louis,* v. ci-dessous.

D. Par Washington et Cincinnati.

1120 M. Baltimore & Ohio Railroad, en 32 à 38 h. Prix comme à la R. 58 *A*.

De New York à (780 M.) *Cincinnati,* v. R. 56. Au delà de Cincinnati, la ligne (Baltimore & Ohio & South-Western Railway) suit quelque temps la rive dr. (N.) de l'*Ohio,* et franchit le *Great Miami River*. — 795 M. *North Bend* (p. 377); le train entre dans l'*Etat d'Indiana* (p. 312). — 805 M. *Aurora;* la ligne quitte l'Ohio. — 853 M. *North Vernon* (221 m.; p. 377), embranch. sur (58 M.) *Louisville* (p. 372). — 931 M. *Shoals;* le train franchit le bras S. du *White River,* dont il traverse le bras N. au delà de (953 M.) *Washington*. — 972 M. *Vincennes,* ville de 10249 hab., sur la rive E. du *Wabash* (bateau à vapeur pour Terre Haute, v. p. 365). Le train franchit le Wabash et entre dans l'*Etat d'Illinois* (p. 312). — 1056 M. *Odin* (p. 379); 1118 M. *East St. Louis.*

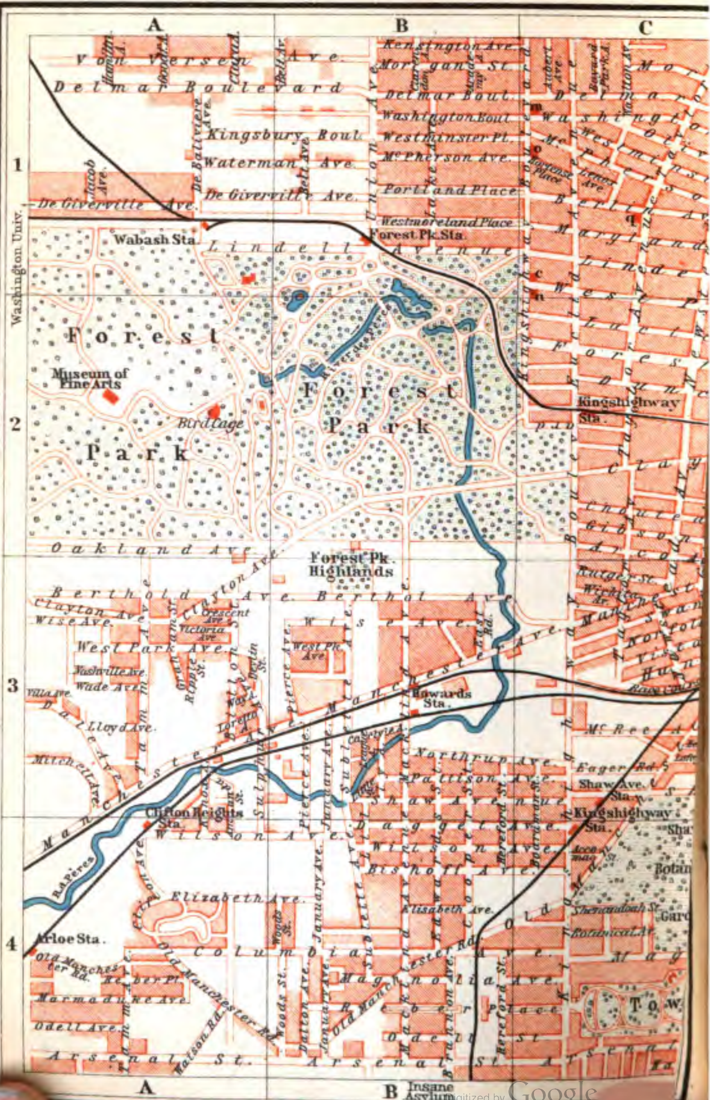
1120 M. *St. Louis,* v. ci-dessous.

59. St. Louis.*)

Arrivée. L'*Union Station* (pl. D 2), édifice grandiose bâti en 1895 (frais de construction, $5000000), avec une façade de château-fort richement subdivisée, se trouve dans Market Str., entre les 18th et 20th Strs. La gare proprement dite est longue de 213 m. sur 183 m. de large et il y a 32 rails. La salle d'attente est magnifiquement décorée. Il y a des fiacres (p. 367) et des omnibus des hôtels (50 c.). Les gares dites *Main Str. Depot* (pl. H 2) et *4th Str. Depot* (pl. H 3) sont pour le service de banlieue. *Cupples Station* (pl. G 2) est la gare des marchandises (v. p. 368). — *Débarcadères des bateaux à vapeur* (Steamboat Landings; pl. F 2), en aval du St. Louis Bridge (pl. H 2).

Hôtels: *Jefferson* (pl. k, G 2), au coin des 12th et Locust Strs., avec 1500 lits, ch. dep. $2 1/2; *St. Nicholas* (pl. i, G 2), au coin des 8th et Locust Strs., ch. dep. $2, recommandé; *Southern* (pl. a, H 2), grand édifice, Walnut Str., $3 à 4 1/2, ch. dep. $1 1/2; *Planters* (pl. b, H 2), 4th Str., ch. dep. $2, recommandé; — *Washington* (pl. m, C 1), Kingshighway Boul., au coin du Washington Boul., 200 ch. dep. $2, recommandé; *Hamilton*, au coin des Hamilton et Maple Avenues (au delà de pl. A 1), ch. dep. $2; *Monticello* (pl. n, C 1-2), Kingshighway Boul., au coin du West Pine Boul., ch. dep. $2; *Usona* (pl. o, C 1), même boul., au coin de la Mc Pherson Av.,

*) La ville est disposée comme Philadelphie (p. 244). Les rues courant du N. au S. sont numérotées à partir du Mississipi à l'E. (toutefois beaucoup portent, en outre, un nom) et Market Str., qui s'étend de l'E. à l'O., les partage en quartiers N. et S. Les n^{os} des maisons de chaque bloc commencent avec une nouvelle centaine à partir de Market Str.; 210 North 6th Str. désigne donc le n° 10 du second bloc au N. de Market Str. Il en est de même du numérotage des maisons des rues allant de l'E. à l'O., où les blocs se comptent depuis le Mississipi; 916 Olive Str. désigne par conséquent le n° 16 du neuvième bloc à partir du Mississipi et se trouve entre les 9th et 10th Streets.



A
B
C
1
2
3
4
Von Versen Ave.
Delmar Boulevard
Kingsbury Boul.
Waterman Ave.
De Giverville Ave.
Washington Univ.
Kensington Ave.
Delmar Boul.
Washington Boul.
Westminster Pl.
McPherson Ave.
Portland Place
Westmoreland Place
Forest Pk. Sta.
Wabash Sta.
Lindell Avenue
Forest Park
Museum of Fine Arts
Bird Cage
Forest Park
Kingshighway Sta.
Oakland Ave.
Forest Pk. Highlands
Berthold Ave.
Clayton Ave.
Wise Ave.
West Park Ave.
Nashville Ave.
Wade Ave.
Villa Ave.
Lloyd Ave.
Manchester Ave.
Howards Sta.
Northrup Ave.
Pattison Ave.
Shaw Avenue
Daggett Ave.
Wilson Ave.
Bischoff Ave.
Elizabeth Ave.
Clifton Heights Sta.
Arloe Sta.
Columbia Ave.
Magnolia Ave.
Reber Pl.
Marmaduke Ave.
Odell Ave.
Arsenal St.
Old Manchester Rd.
Kingshighway Sta.
Shaw Ave. Sta.
Eager Rd.
McRee Av.
Shenandoah St.
Botanical Av.
Tow.
Botan
Gard
Insane Asylum
Debes' Geogl. Estabt. Leipzig

ch. dep. $ 3; *Berlin* (pl. q, C 1), Taylor Av. et Berlin Av., ch. dep. $ 2; *Franklin* (pl. r, D 1), Westminster Pl., 4101, ch. dep. $ 1 1/2, ces six derniers près du Forest Park (pl. B 2; p. 370); — *Terminal* (pl. s, F 2), à l'Union Station (p. 366), ch. dep. $ 1 1/2; *Lindell* (pl. c, H 2), au coin de la Washington Av. et de 6th Str., ch. dep. $ 1 1/2; *Laclede* (pl. e, H 2), Chestnut Str. et 6th Str., ch. dep. $ 1; *Imperial* (pl. g, H 2), Broadway, au coin de Chestnut Str., ch. dep. $ 1; *Moser* (pl. t, G 2), Pine Str., 815, ch. dep. $ 1; *Hôtel Beers* (pl. d, E 1-2), bien situé dans Olive Str., au coin de la Grand Av., dep. $ 3, ch. dep. $ 1; *Grand Avenue* (pl. l, E 2), hôtel de famille, dep. $ 3; *Benton* (pl. u, G 2), Pine Str., 819, ch. $ 1 1/2 à 2 1/2 (pour hommes); *New St. James* (pl. v, H 2), Broadway, au coin de Walnut Str., $ 2 à 3 1/2, ch. dep. $ 1; *Pontiac* (pl. p, F 2), Market Str. et 19th Str., ch. dep. $ 1; *Merchants* (pl. w, G 2), 12th Str. et Olive Str.; *Hôtel Garni*, Olive Str., au coin de Jefferson Av. (pl. F 2), ch. dep. 75 c.; *West End* (pl. h, D 1), Vandeventer Av., $ 3, ch. dep. $ 1 1/2; *Normandie* (pl. x, E 1), Franklin Av., au coin de Theresa Av., $ 2 1/2 à 4; *Hôtel Rozier* (pl. y, G 2), au coin de 13th Str. et d'Olive Str., ch. dep. $ 1.

Restaurants: **Tony Faust*, au coin d'Elm Str. et de Broadway; restaurants dans l'**hôtel Southern* (p. 366) et dans la plupart des autres; *Lippe*, Chemical Building, Olive Str. et 8th Str.; *Mc Tague*, Century Building, Olive Str. et 9th Str.; *Caesar*, North 6th Str., 210; *American Café*, Olive Str. et 6th Str.; *San Antonio*, Market Str. et 7th Str.; *Speck's Vienna Café*, Market Str., 414; *Broadway Café*, North Broadway, 203; *White*, Pine Str., 313 et Olive Str., 918; *Münchener Ratskeller*, Market Str. et 9th Str.; restaurants dans les grands *magasins de nouveautés* (Dry Goods Stores). — Bars à lunch (Luncheon Rooms) de la Cie. dite *Delicatessen Co.*, Olive Str., 124 et 718, North 4th Str., 116, North Broadway, 716, et Locust Str., 1902, et de la Cie. dite *Stilwell Catering Co.*, Olive Str., 921, 1013, 1214, et 262, Locust Str., 219, et Chestnut Str., 517.

Tramways (électriques; très bons) traversent la ville dans tous les sens et mènent aux faubourgs (en ville, 5 c., au delà, 10 c.).

Voitures: *à 1 chev.*, pour 1 M. 25 c. par pers.; chaque M. de plus, (1 à 2 pers.) 25 c. 1re heure (1 à 2 pers.), 75 c. (hors d'un rayon de 3 M., $ 1). *A 2 chev.*, 50 c. par pers. pour 1 M., chaque M. de plus 25 c. par pers. 1re h., $ 1 1/2, chaque heure de plus, $ 1. — Une malle (sur le siège), 10 c. Arrêts: de 5 min., gratuits; de 10 m. 10 c.; de 1 h. 75 c.

Bateaux-bacs pour *East St. Louis*, départ de l'extrémité E. de Market Str., de Carr Str. et de Spruce Str. — **Bateaux à vapeur** pour tous les ponts sur les bords du Mississipi, du Missouri, de l'Ohio, etc.

Théâtres (bureaux de location, chez Bellman, Olive Str., 1120): *Olympic* (pl. H 2), Broadway; *Century* (pl. G H 2), Olive Str.; *Crawford* (pl. G 2), Locust Av., au coin de 14th Str.; *Havlin's* (pl. G 2); *Standard* (pl. G H 2), Walnut Str.; *Imperial* (pl. G 2), au coin des Pine et 10th Strs.; *Columbia* (pl. H 2, «The Home of Folly»), au coin des St. Charles et 6th Strs.; *Grand Opera* (pl. H 2), Market Str. (pour vaudevilles). — *Odeon* (pl. E 1), Grand Av., 1040, grande salle pour concerts, représentations, etc. — Théâtres d'été: *Uhrig's Cave* (pl. F 2), Washington Str., au coin de la Jefferson Av.; *The Suburban*, Forest Park Highlands (pl. B 2-3), à la station terminus du St. Louis et Suburban Railway; *Kœrner's Gardens*, Arsenal Str., 4900; *Delmar Garden*, Delmar Boul. (au delà de pl. B 1); *West End Heights*, près du coin S.-O. de Forest Park.

Sociétés françaises: *Club Français*, à l'hôtel Rozier (v. ci-dessus); *Soc. Franç. d'Aide mutuelle*, Franklin Ave., 801; *Société Franco-Américaine*, Pine Str., 510.

Clubs: *St. Louis*, Lindell Boul., 3638; *University*, North Grand Av., 607; *Union*, au coin des Jefferson et Lafayette Av.; *Columbian*, Lindell Av., 3919; *Noonday*, North 4th Str., 319; *Mercantile*, Locust Str. et 7th Str., ces deux fréquentés pour le lunch; *Women's Club*, près de l'University Club; *Missouri Athletic Club*, au coin de 4th Str. et de la Washington Av.; *Liederkranz*, au coin de la Chouteau Av. et de 18th Str. (pl. G 3).

Poste (*Post Office*; pl. P. O., G 2), Olive Str (ouverte de 7 h à 6 h.; le dim. de 9 h. à midi).

Consulats: de France (agent cons.) et de Belgique (cons.), M. *Louis Séguenot*, North 7th Str., 119; des Pays-Bas, M. *B.-B. Haagsma*, North 7th Str., 211; de Suisse, M. *J. Buff*, North 4th Str., 219.

Journaux: *Globe-Democrat* (républicain); *Republic* (démocrate); *Post-Depatch* (indépendant; démocrate; journal du soir); *Star* (républicain; journal du soir).

St. Louis (pron. sænnt louisse ou loui; 120-150 m. d'alt.), la plus grande ville du Missouri (575238 hab. en 1900; 612279 en 1903), est située par 38 38′ de lat. N. (à peu près comme Palerme), sur la rive O. du *Mississipi*, large ici de 1070 m., à 32 kil. en aval de l'embouchure du *Missouri*. La ville s'étend sur une longueur de près de 32 kil. au bord du Mississipi et s'étage sur trois terrasses d'un plateau calcaire, dont la plus élevée est à env. 60 m. au-dessus du fleuve. *Broadway* ou *Fifth Street* est le centre de la vente avec les principaux magasins; les autres grandes artères du commerce sont en outre les rues dites: *Fourth Street* (banques), *Olive Str.* (commerce en détail), *Washington Avenue* (commerce en gros), *Third Street* (compagnies d'assurance) et *1st* (ou *Main*) et *2nd Streets* (sur le fleuve; maisons de commission). En 1900, St. Louis comptait au nombre de ses habitants, env. 100000 Allemands et env. 35000 pers. de couleur. La température moyenne de l'année est de 12°8 C., cependant on y a déjà remarqué des chaleurs de 37 à 40 et des froids de 20° 7 à 30° 5.

Histoire. *St. Louis* ou *Pain Court* a été d'abord une factorerie du commerce des pelleteries, fondée par le Français Pierre Laclède en 1764; plusieurs noms de rue et de famille rappellent encore aujourd'hui l'origine française de la ville. Louis XV avait, peu de temps avant cette date, cédé aux Anglais le district à l'E. du Mississipi, tout en concluant en même temps un traité secret avec l'Espagne, à laquelle il octroyait la rive O. (p. lv); toutefois St. Louis n'échut aux Espagnols qu'en 1770. En 1804, cette localité qui ne comptait pas encore 1000 hab., passa avec le reste de la Louisiane au pouvoir des Etats-Unis (p. lvii), dont les colons y affluèrent dès lors en grand nombre. St. Louis fut élevée au rang de cité en 1809; sa population, qui était de 1600 hab. en 1810, en comptait env. 6000 en 1831, 16469 en 1840, 160773 en 1860, 310864 en 1870, 350518 en 1880 et 451770 en 1890. Le 27 mai 1897 la ville fut ravagée par un cyclone (tornado), qui coûta la vie à 303 pers. East St. Louis eut à souffrir d'une inondation en 1903. Une *Exposition Universelle* (Louisiana Purchase Exposition) a eu lieu en 1904 dans la partie O. du Forest-Park (p. 370) pour célébrer le centenaire de la réunion de la Louisiane aux Etats-Unis (v. ci-dessus). — Dans les premières semaines d'octobre, il y a à St. Louis une grande *foire* (Fair) très fréquentée. C'est alors qu'a lieu, entre autres, la *Procession of the Veiled Prophet* (procession du Prophète voilé), où les différentes branches de l'industrie locale sont représentées sur des chars; le bal à la Bourse (p. 369) en l'honneur du prophète réunit la meilleure société.

Industrie et commerce. La situation de St. Louis au milieu du grand bassin du Mississipi en fait le centre d'un commerce très important de céréales, de conserves de viande, de tabac, de bétail, de bois, de grains, de laine, de pelleteries, etc. Comme centre manufacturier, St. Louis occupe le quatrième rang parmi les villes américaines; la valeur annuelle de ses produits s'est élevée à $ 233630000 en 1900 (82700 ouvriers). Ses manufactures de tabac sont les plus grandes du monde (production annuelle 90 millions de livres) et elle livre au commerce en quantités considérables les articles suivants: bière, farine, souliers et bottes, faïence, fourneaux, wagons, voitures de tramway, objets en bois, briques, drogues,

biscuits (crackers), etc. La *brasserie d'Anheuser-Busch* (pl. G 4; on peut visiter) brasse annuellement env. 2 millions d'hectolitres de bière, et c'est la plus grande avec la *brasserie Lemp* (Cherokee et 13th Str.). On visitera avec intérêt: le *Horse & Mule Market* (East St. Louis; un des plus grands marchés aux bêtes de somme du monde, v. p. 373); le *Simmons Hardware Store*, immense magasin de quincaillerie (Broadway et Charles Str.); la *Cupples Wooden Ware Co.*, près de la Cupples Station (pl. G 2), grande gare de marchandises, entourée d'entrepôts, et la *Meyer Brothers Drug Co.* (au coin de 4th Str. et de la Clark Av.).

Le **palais de Justice** (*Court House;* pl. H 2), Broadway, entre les Market et Chestnut Strs., est un énorme édifice en forme de croix grecque, avec un dôme haut de 53 m. (de la galerie, qu'on peut visiter jusqu'à 4 h. après midi, on a une excellente vue). A l'intérieur, des fresques par *Wimar* (p. 370). — Non loin à l'E., 3rd Str., au coin de Chestnut Str., la **Bourse** (*Merchants' Exchange;* pl. H 2), avec une salle de bourse longue de 67 m. décorée de plafonds peints (bourse de 10 h. à 1 h.; on est admis sur la galerie). — Au S.-E. et au coin des 1st et Walnut Strs., la *Cotton Exchange* (bourse du Coton; pl. H 2).

Du Court House, Market Str. conduit à l'O. au *Washington Park,* avec l'*hôtel de ville* (City Hall; pl. G 2). Non loin au S., dans le square que bornent les rues dites: Clark Av., Spruce Str., 11th Str. et 12th Str., s'élèvent les **Four Courts** (pl. G 2), dans le style de la Renaissance française, avec une grande prison en hémicycle du côté de la façade postérieure.

Au N. de l'hôtel de ville, OLIVE STREET, rue animée, mène à g. au **Colisée** (*Coliseum;* pl. G 2; 15000 places), où ont lieu des expositions, des concerts et des assemblées; à dr. (E.), on passe à la *poste* (Post Office; pl. G 2), et l'on est au BROADWAY (pl. G H 4-1), où se trouve (au coin de Locust Str.) la *bibliothèque du Commerce* (Mercantile Library; pl. H 2), avec 111000 vol., des statues par Miss Hosmer, etc.

Parmi les immeubles en grand nombre du QUARTIER DES AFFAIRES, on remarque: dans Olive Str., ceux dits *Star,* au coin N.-O. de 12th Str.; *Century,* au coin N.-O. de 9th Str.; *Frisco,* au coin S.-O. de 9th Str.; *Chemical,* au coin N.-E. de 8th Str.; *Missouri Trust,* au coin N.-O. de 7th Str. (vue du toit, 25 c.); *Commercial,* au coin S.-E. de 6th Str.; *Laclede,* au coin S.-O. de 4th Str.; *Commonwealth Trust,* au coin N.-E. de Broadway, et *National Bank of Commerce,* au coin S.-E. de Broadway. Puis la *St. Louis Union Trust Co.* (au coin N.-O. des 4th et Locust Strs.), par J. L. Mauran, le *Security Building,* au coin S.-O. des 4th et Locust Strs.; la *Mercantile Trust Co.,* au coin N.-E. des 8th et Locust Strs., édifice bâti sur les plans d'Isaac Taylor (les caveaux sont fermés par une porte en acier ronde, pesant 4000 kilos et mue par un mécanisme ingénieux); le *Mercantile Club* (pl. H 2); la *bibliothèque publique* (pl. G 2; 175000 vol.), le *Lincoln Trust* et le *Wainwright Building,* au coin des 7th et Chestnut Strs., et le *Missouri Pacific Building,* au coin N.-O. des Market et 7th Strs.

Près de l'Université, au coin des Locust et 19th Strs., le ***musée des Beaux-Arts** (*Museum of Fine Arts*; pl. F G 2), avec l'académie des Beaux-Arts de l'Université (visible t. l. jours de 9 h. $^1/_2$ à 6 h. moyennant 25 c.; gratuitement les vendr., sam. et dim. après midi et fermé les sam. et lundi matin).

Le musée renferme de riches collections de *plâtres* et de *reproductions galvanoplastiques*, de *poterie* et *verrerie*, de *travaux sur ivoire*, *sur bois* et *sur métal*, de *dentelles*, etc. On remarque, entre autres tableaux, des scènes caractéristiques de l'Ouest, par *Carl Wimar* (1829-1868).

En face et au S. du Musée, la faculté de médecine de l'Université Washington.

L'**Université Washington** (*Washington University*; pl. F 2) est installée provisoirement plus à l'O., au coin des Beaumont (27th) et Locust Strs. C'est une des académies les plus importantes de l'Ouest, dont le programme, outre les branches ordinaires d'enseignement, comprend encore: une école polytechnique et une académie des Beaux-Arts (*Art School*), une école de travaux manuels, ainsi que des écoles secondaires pour garçons et filles (1200 étudiants et 1000 élèves).

Les nouveaux bâtiments de l'Université, bien adaptés à leur but et construits en granit rouge dans le style Tudor sur les plans de *Cope & Stewardson*, couvrent une superficie de 62 hect. à l'O. du Forest Park (au delà de pl. A 1). Mentionnons parmi les bâtiments achevés: le *club des étudiants* (University Hall), l'*institut de Chimie et de Physique*, l'institut d'*Architecture et de Génie*, la *bibliothèque*, avec une belle salle de lecture, les *maisons des étudiants* (dormitories) et la *salle de gymnastique* (gymnasium).

Les **parcs** de St. Louis font partie des plus beaux des Etats-Unis et ne le cèdent pour l'étendue (930 hect.) qu'à ceux de Philadelphie et de Chicago. Des tramways mènent à tous les parcs. Le **Forest Park** (pl. A B 2; 555 hect.), du côté O. de la ville, à 7 kil. du Court House, est le plus grand de tous. Ses environs, ainsi que les rues privées, dites «Places», fermées par de jolies portes, p. ex. la *Westmoreland Place* et la *Portland Place* (pl. B 1), renferment des villas en grand nombre, dont l'architecture est parfois charmante. Le *Kingshighway Boulevard* (pl. C 1-4) est animé de voitures et d'automobiles innombrables, surtout le dim. — Le **Tower Grove Park** (pl. C D 4), parc allongé (110 hect.) au S.-O. de la ville, est décoré de trois bronzes (Colomb, *Humboldt et Shakespeare) par Ferd. de Miller, de Munich. Ce parc est contigu au N. au beau **jardin botanique** (*Shaw's* ou *Missouri Botanical Garden*; pl. C 4; public dans la sem.), offert à la ville, ainsi que le précédent, par *Henry Shaw* (1800-1889), qui fonda aussi l'institut de Botanique à l'Université. A l'extrémité du jardin, la maison de Shaw; dans le voisinage, son mausolée. — Le **Lafayette Park** (pl. F 3), endommagé par le cyclone (p. 368) de 1897, renferme une réplique de la statue de Washington par Houdon (p. 386) et une statue du sénateur *Benton*. — Le *Carondelet Park* (73 hect.) est au S., et l'*O'Fallon Park* (63 hect.), au N. de la ville. A côté de l'O'Fallon Park, les cimetières dits *Bellefontaine Cemetery* (140 hect.) et *Calvary Cemetery* (166 hect.).

Les **Fair Grounds** (au delà de pl. E 1; v. p. 388) ont une superficie de 56 hect. et renferment un cirque, un hippodrome, etc.

Le ***pont du Mississipi** (*St. Louis* ou *Eads Bridge;* pl. H 2) est grandiose et c'est une des principales curiosités de la ville. On recommande de le traverser à pied (pontonage, 5 c.), pour jouir de la vue en amont et en aval du fleuve, et de s'en retourner en bateau-bac (5 c.), pour voir d'en bas les imposantes arches du pont.

Le pont, dont la longueur est de 1884 m., a été construit de 1869 à 1874, sur les plans de *James B. Eads* (p. 384), pour la somme de 10 millions de doll.; il se compose de trois arches d'acier (celle du centre ayant 158 m., les deux autres 153 m. d'ouverture), reposant sur des piliers massifs en pierre calcaire. Il a deux étages, dont l'inférieur est réservé au chemin de fer et le supérieur aux voitures et aux piétons. Les trains débouchent sur le tablier inférieur au sortir d'un tunnel long de 1483 m., qui commence au coin des 12th et Cerre Streets. La clé de voûte des arches est à 16 m. 70 au-dessus de l'eau.

Le **Merchants' Bridge**, 5 kil. plus en amont, construit de 1889 à 1890 pour la somme de 3 millions de doll., est un pont en acier massif avec 3 ouvertures larges de 153 m. et hautes de 21 m.; le chemin de fer seul y passe.

Les anciennes **machines hydrauliques** (*Waterworks*) de la ville, au N. du Merchants' Bridge, près de *Chain of Rocks*, alimentent la ville d'eau filtrée du Mississipi (v. p. 380). Belle vue des tours des châteaux d'eau de la Grand Av. et du Reservoir Park.

On remarque encore à St. Louis, entre autres édifices: l'*Université de St. Louis* (catholique; pl. E 2), Grand Avenue, avec 200 à 300 étudiants; l'*église St. Xavier* (St. Xavier's Church; pl. E 2), dont l'intérieur est beau; la *cathédrale catholique* (pl. H 2), Walnut Str.; la *cathédrale protestante épiscopale* (Christ Church Cathedral, pl. G 2), Locust Str., au coin de 13th Str.; l'église dite *Church of the Redemptorists* (pl. E 1), Grand Avenue; deux églises presbytériennes, la *Grand Avenue Presbyterian Church* (pl. E 1) et la *First Presbyterian Church* (pl. D 1), Washington Boul., au coin de Sarah Str.; l'*église congrégationaliste* (Pilgrim Congregational Church; pl. F 2), Washington Av., au coin de l'Ewing Av.; l'*église du Messie* (pl. E 2), Locust Str.; les deux *synagogues* (pl. F 2, G 2); le *club de l'Université,* au coin des Grand et Washington Avenues; le *club St. Louis*, Lindell Boul. (pl. D 2).

De St. Louis on visite beaucoup: *Montesano* (bateau à vap. et tramway); *Jefferson Barracks*, poste militaire, à 19 kil. au S. (grande parade le dim. à midi, bat. à vap., chemin de fer et tramway); *Crystal City* (p. 382); *Crève-Cœur Lake*, à 32 kil. au N.-O. (chemin de fer et tramway); *Piasa Bluffs* (bat. à vap. et chemin de fer) et *Meramec Highlands* (hôt.: Highlands Inn; chemin de fer et tramw.), à l'O. Dans le voisinage de Meramec Highlands, *Brownhurst*, maison de campagne de Mr. D. S. Brown, avec de belles orchidées.

De St. Louis à Cairo, 150 M., Illinois Central R. R. en 5 à 6 h. — *Cairo*, v. p. 379.

De St. Louis à *la Nouvelle-Orléans*, v. R. 62; à *St. Paul*, v. R. 63; à *Chicago*, v. R. 54; à *New York*, v. R. 58; à *Louisville*, v. R. 60; à *Denver*, v. R. 89; à *Texarkana*, v. R. 90.

60. De St. Louis à Louisville.

274 M. Southern Railway, en 9 h. $1/4$ à 10 h. (prix, $8; wagon-lit. $2 $1/2$).

St. Louis, v. p. 366. La ligne franchit le *pont du Mississipi* (v. p. 371) et traverse l'*Illinois* dans la direction E. — 15 M. *Belleville.* — 64 M. *Centralia* (152 m.; p. 379), point de jonction de plusieurs lignes. — 86 M. *Mt. Vernon* (123 m.; buffet). — 150 M. *Mt. Carmel.* Le train entre dans l'Etat d'*Indiana.* — 161 M. *Princeton* et (175 M.) *Oakland*; embranchements sur *Evansville* (v. ci-dessous). — 199 M. *Huntingburg* (151 m.; buffet), ville de 2527 hab.; embranchements sur (47 M.) *Evansville*, etc.

Evansville (pron. évvenns-; 116 m.; hôt.: *St. George*, $3; *Acme*), ville de 59007 hab., sur l'*Ohio*, se livre à un commerce actif de houille, de céréales, de bois, de charcuterie, de farine et de tabac.

240 M. *Milltown*, station pour la (14 kil.) *grotte de Wyandotte.*

La *grotte de Wyandotte (*Wyandotte Cave*), qui ne le cède en grandeur qu'à la grotte du Mammouth (p. 375), l'emporte sur celle-ci par la profusion et la beauté de ses stalactites. A l'entrée, un petit hôtel ($ 1 $1/2$). On a tracé, dans cette grotte, comme dans celle du Mammouth, trois tours réguliers, dont chacun est long de 16 à 17. kil. (guide, $1; pour les trois tours, $2). La grotte se visite aussi de (18 kil.) *Corydon* (v. ci-dessous) et de (8 kil.) *Leavenworth*, sur l'Ohio.

250 M. *Corydon Junction*; embranch. sur *Corydon* (v. ci-dessus). — 267 M. *New Albany* (20628 hab.). Le train passe dans un tunnel et franchit l'Ohio sur un long pont. — 274 M. *Louisville.*

Louisville.

Gares: *Union Depot*, sur le fleuve, entre 7th Str. et 8th Str., pour les lignes du Baltimore, Ohio & South-Western, du Southern, du Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis, etc.; — *Union Station*, 10th Str., au coin de Broadway, pour les lignes du Louisville & Nashville, etc.

Hôtels: *Galt House*, Main Str., au coin de 1st Str., ch. dep. $1 $1/2$; *Louisville Hotel*, Main Str., entre 6th Str. et 7th Str., $3 à 5, ch. dep. $1 $1/2$; *Seelbach*, ch. dep. $2; *Seelbach Annex* (pour hommes), ch. dep. $1 $1/2$; *Willard's*, Fifth Av., dep. $ 2. — *Vatel's Restaur.*

Tramways électriques, dans toutes les rues principales et dans les faubourgs (5 c.); ainsi que pour *Pewee Valley*, *Jefferson Town* (Ky.) et *New Albany* (Ind.). — Fiacres: des gares ou des débarcadères à la ville, 25 à 50 c. par pers.; première heure, $2; chaque h. de plus, $1.

Bateaux-bacs: pour *Jeffersonville*. — Bateaux à vapeur: pour Cincinnati, Evansville et autres places sur l'Ohio et le Mississipi.

Théâtres: *Macauley's*, Walnut Str.; *Masonic*, Chestnut Str.; *Hopkins*, Market Str., vaudevilles; *Avenue*, 4th Av.; *Buckingham*, Jefferson Str., pièces bouffes.

Poste, au coin de la Fourth Av. et de Chestnut Str. (ouverte de 7 h. du m. à 6 h. du s.; le dim., de 9 h. à 10 h. du m.).

Consulats: de France, *M. Michel Hermann* (agent cons.); de Belgique, M. *St. De Ridder*; d'Italie (ag. cons.); de Suisse, M. *J. C. Baumberger*.

Louisville (pron. louisse-; 137 m.), ville de 204731 hab., la plus grande du Kentucky et le débouché des produits de l'Ohio inférieur, est située sur la rive plate (E.) de l'*Ohio,* qui y a près de 8 m. de pente sur une longueur de 3 kil. Il y forme des rapides impétueux, contournés par un canal long de 4 kil. et qui ont valu à la ville le surnom de « Cité des Rapides » (« Falls City »).

Louisville a été fondée en 1778 par le colonel George Rogers Clark et nommée en l'honneur de Louis XVI, roi de France. Elle fut élevée au rang de cité en 1828; sa population, qui était de 10341 hab. en 1830, comptait 43194 hab. en 1850, 100753 en 1870, 123758 en 1880 et 161129 en 1890. Un cyclone (tornado) y détruisit en 1890 plusieurs «blocs» de maisons et coûta la vie à 76 pers. Le commerce par terre et par eau de Louisville est fort important et la valeur de ses produits s'est élevée en 1900 à $ 78746390. C'est un des plus grands marchés de tabac du monde et elle débite annuellement 130000 hogsheads (65000 m. cub.) de feuilles de tabac valant env. 11 millions de doll. Le commerce de whisky du Kentucky est aussi considérable. Son marché aux bêtes de somme rivalise avec celui de St. Louis (p. 369). Principales branches d'industrie: emballage de charcuterie, fabrication de la bière et d'objets de quincaillerie, d'instruments aratoires et de voitures, ciment, cuir, cotonnades, farine et tuyaux de fonte.

Un des édifices les plus remarquables est la nouvelle Douane, Chestnut Str., entre 3rd Str. et 4th Str. Dans Jefferson Str., entre 5th Str. et 6th Str., le *palais de Justice*; à côté, l'*hôtel de ville*, avec un clocher carré. — La *bibliothèque publique,* 4th Av., qui doit être bientôt remplacée par la *Carnegie Free Library,* possède 63000 vol., une galerie de tableaux et un petit musée avec la *collection de minéraux de Troost. — Le *Farmers' Tobacco Warehouse,* Main Str., le centre du commerce du tabac, a des magasins d'une capacité d'env. 3500 m. cubes et l'on y vend annuellement env. 300000 quintaux de tabac en feuilles. Des ventes publiques de tabac y ont lieu presque journellement. — Au coin des 9th et Chestnut Strs., la belle *Université de Louisville.* — Au coin des 4th et Main Strs., le *Columbia Building,* à 13 étages.

Le joli cimetière dit *Cave Hill Cemetery, sur la lisière E. de la ville (tramway), mérite d'être vu; de ses points élevés, on a une vue excellente. Le grand édifice à dôme, au N.-E., est l'*asile des Aveugles* (State Blind Asylum), avec une imprimerie de livres pour les aveugles; un peu plus près, la *maison de force* (Workhouse). — Fourth Avenue (tramway), avec beaucoup de jolies maisons privées, conduit au S. au petit *Parc Central* et à l'*hippodrome.* Louisville possède trois parcs: l'*Iroquois Park,* le *Cherokee Park* et le *Shawnee Park,* au S., à l'E. et à l'O. de la ville.

Le *Louisville Bridge,* pont long de 1 kil. 1/2, construit de 1868 à 1872 et qui compte 27 arches, conduit à *Jeffersonville,* où mène aussi un autre pont construit en 1892. — Le *Kentucky & Indiana Bridge,* pont long de 800 m. qui mène à *New Albany* (p. 372), a été construit de 1882 à 1886.

De Louisville à la *grotte du Mammouth,* à *Nashville* et à *la Nouvelle-Orléans,* v. R. 61 *B*; à *Memphis* et à *la Nouvelle-Orléans,* v. R. 61 *C*; à Cincinnati, v. R. 63 *B* et *C.* — De Louisville, on visite facilement la *grotte de Wyandotte* (v. p. 372), en chemin de fer ou en bateau à vapeur.

De Louisville à Lexington, 87 M., Southern R. R., en 3 h. 1/2 (et Louisville & Nashville ou C. & D. R. R. aussi en 3 h 1/2 à peu près) — 63 M. *Lawrenceburg,* où la ligne se détache à g. de celle pour Chattanooga (p. 374). — 87 M. *Lexington,* v. p. 374.

61. De Cincinnati à la Nouvelle-Orléans.

A. Par Chattanooga *(Queen & Crescent Route)*.

830 M. Chemin de fer, en 24 à 25 h. (prix, $ 21; wagon-lit, $ 5): Cincinnati, New Orleans & Texas Pacific Railway jusqu'à (338 M.) *Chattanooga;* Alabama Great Southern R. R. jusqu'à (634 M.) *Meridian;* et New Orleans & North Eastern R. R. jusqu'à (830 M.) *la Nouvelle-Orléans.* — Cette ligne traverse le *«Pays de l'Herbe Bleue»*, région renommée du Kentucky (v. ci-dessous).

Cincinnati (Grand Central Depot), v. p. 361. Le train franchit l'Ohio. — 3 M. *Ludlow;* la ligne traverse l'*Etat de Kentucky* (p. 359) dans la direction du S. Contrée riante; stations sans importance pour la plupart. — 21 M. *Walton* (282 m.); 52 M. *Hinton* (289 m.); 70 M. *Georgetown* (268 m.).

82 M. **Lexington** (294 m.; hôt.: *Phœnix*, $ 2½ à 4; *Leland*, $ 2 à 2½, ch. dep. $ 1), ville active de 26 369 hab., est la capitale du *«Pays de l'Herbe Bleue»* (v. ci-dessous) et l'un des plus importants marchés aux chevaux et au bétail des Etats-Unis. La ville fut fondée en 1775, l'année de la bataille de Lexington (p. 135), et elle doit son nom à cette circonstance. Elle possède l'*Université de Kentucky* (1160 étudiants, y compris l'école de commerce) et le *State Agricultural & Mechanical College* (600 élèves), ainsi que de grandes distilleries de whisky «Bourbon». Un monument rappelle le souvenir de *Henry Clay* (1777-1852), homme d'Etat célèbre. Les courses d'épreuve (trotting-races) de la Kentucky Horse Breeders' Association sont très fréquentées. Le champ de courses est en face de la gare.

De Cincinnati à Lexington, par le Louisville & Nashville R. R. (v. R. 61 *B*). — De Lexington à *Washington*, v. p. 359; à *Louisville*, v. p. 372.

Le **Pays de l'Herbe Bleue** *(Blue Grass Country)*, plateau de calcaire ondulé, fertile et bordé de collines, s'étend sur une superficie d'env. 25 000 kil. car. dans le Kentucky septentrional. Le sol est très gras, de sorte qu'on y cultive avec succès toutes les plantes de rapport, en particulier le tabac et le chanvre. Mais ce pays se distingue surtout par ses excellents pâturages d'«herbe bleue» (Blue Grass; *Poa pratensis*), qui fournissent le fourrage des chevaux et du bétail, auxquels le Kentucky doit sa réputation. On y rencontre partout des fermes pour l'élevage des chevaux et du bétail («stock-farms»), surtout dans le voisinage de Lexington. Le trotteur américain y est parvenu à cette perfection qu'il montre actuellement; les chevaux pur sang du Kentucky réunissent à un point remarquable la vitesse et la ténacité. Ils parcourent 1 kil. en moins de 1 minute ½. On cite entre autres haras fameux: *Ashland* (à 2 kil. ½), autrefois à Henry Clay (v. ci-dessus), actuellement à sa petite-fille Mrs. Mc Dowell; puis, *Woodburn*, *Paris*, *Cynthiana*, etc.

103 M. *High Bridge* (233 m.); la ligne traverse le *Kentucky River*, sur un beau pont à consoles (cantilever), haut de 85 m., avec trois arches de 114 m. d'ouverture chacune. — 109 M. *Burgin*, où débouche la ligne de Louisville (p. 372). — 116 M. *Danville* (201 m.), qui possède le *Centre College* (presbytérien). — 121 M. *Junction City* (301 m.). — 139 M. *King's Mountain* (357 m.); ensuite, un tunnel long de 1190 m. — 161 M. *Somerset* (268 m.). — 168 M. *Burnside;* le train franchit le *Cumberland River* (vue). La ligne passe ici à une grande hauteur le long des rochers. — 181 M.

Beaver Gap, d'où l'on peut visiter le (1 kil. 1/2) *pont naturel de Kentucky*, haut de 9 m., avec 81 m. d'ouverture. — 182 M. *Cumberland Falls Station* (311 m.); voitures (coaches) pour les (12 M.) **chutes du Cumberland* (hautes de 18 m.).

197 M. *Pine Knot* (434 m.); le train entre ensuite dans l'*Etat de Tennessee* (le «Volunteer State», c.-à-d. l'Etat des Volontaires, surnom dû à l'esprit belliqueux de ses hab.), et traverse la région ondulée et pittoresque au pied des *Cumberland Mts.*, avec un grand nombre de séjours d'été. — 210 M. *Oneida* (463 m.), point culminant de la ligne. — 224 M. *Rugby Road* (424 m.), station pour (7 kil. à l'O.) *Rugby* (426 m.), colonie fondée en 1880 par Tom Hughes (1823-1896; auteur des «Jours d'école de Tom Brown», 1856). — 232 M. *Sunbright* (411 m.), sur le *Plateau de Cumberland.* — 254 M. *Oakdale* (Babahatchie Inn), sur l'*Emory River*, le long duquel le train descend. — 258 M. *Harriman* (Cumberland, $ 2), point de jonction du Southern Railway pour Knoxville et Asheville (v. p. 400), possède des usines à fer, à 24 kil. d'*Alum Springs*, bains fréquentés au cœur des Cumberland Mts. — 283 M. *Spring City*; 300 M. *Dayton* (218 m.). — Entre (329 M.) *Hixon* et (334 M.) *Boyce* (201 m.), le train traverse le *Tennessee*. A g., le champ de bataille de la Missionary Ridge (p. 401). — 338 M. *Chattanooga*, et de là à

830 M. *La Nouvelle-Orléans*, v. R. 66 *B*.

B. Par Louisville et Nashville.

925 M. Louisville & Nashville Railroad, en 22 à 30 h. (prix, $ 21; wagon-lit, $ 5; pas de suppl. pour les places avec dossiers à renversement, v. p. 321).

Cincinnati, v. p. 361. La ligne franchit l'*Ohio*. — 2 M. *Newport* (p. 364); puis, le train court au S.-O. à travers le *Kentucky*. — 21 M. *Walton*; la voie croise la ligne décrite ci-dessus. — 83 M. *Lagrange*; embranch. sur (16 M.) *Lexington* (p. 374), etc. — 98 M. *Anchorage*.

114 M. *Louisville*, v. p. 372. Le train court ensuite au S. — 136 M. *Bardstown Junction*; embranch. sur (37 M.) *Springfield* (Kentucky). — 143 M. *Lebanon Junction*; embranch. sur *Lebanon* et *Knoxville* (p. 400), par (19 M.) *Gethsemane*, où il y a un couvent de trappistes. — 204 M. *Glasgow Junction*, station pour la célèbre *grotte du Mammouth* (Mammoth Cave).

De Glasgow Junction à Mammoth Cave, 9 M., chemin de fer en 3/4 d'h. (3 trains par jour). La ligne aboutit au *Mammoth Cave Hotel* (274 m.; $ 2 à 3), sur le *Green River*, à 5 min. de l'entrée de la grotte. Guides, etc., à l'hôtel.

La ***grotte du Mammouth de Kentucky** (*Mammoth Cave of Kentucky*), découverte par hasard en 1809 par un chasseur, est la plus grande de toutes les grottes connues; la grotte principale s'étend sur une longueur de 16 kil. sous terre, tandis que les galeries latérales explorées jusqu'à présent ont une longueur totale d'env. 200 kil. Le calcaire carbonifère de Kentucky, dans lequel la grotte se trouve, occupe un espace de 20000 kil. car. et renferme d'innombrables grottes souterraines. L'intérieur

se compose d'une série de salles, de dômes, de grottes, de galeries, lacs, fleuves, etc., auxquels on a donné des noms plus ou moins bien trouvés. Les stalactites y sont relativement rares, mais elles atteignent en partie des dimensions considérables. On a tracé dans la grotte deux routes régulières, que les guides font suivre aux voyageurs à heures fixes. La *Long* ou *River Route* (env. 30 kil.; $3) comprend la *Rotunda* (rotonde), la *Main Cave* (grotte principale), le *Bottomless Pit* (un puits profond), la *Fat Man's Misery*, la *River Hall*, la *Dead Sea*, l'*Echo River* et conduit env. 10 kil. plus loin jusqu'à l'extrémité de la grotte; retour par le *Corkscrew* (tire-bouchon). La *Short* ou *Pits and Domes Route* (route courte; 13 kil.; $2) comprend la *Rotunda*, la *Main Cave*, l'*Olive's Bower*, la *Gothic Avenue*, le *Giant's Coffin* (cercueil du Géant), la *Star Chamber*, le *Harrison Hall*, le *Gorin's Dome* et le *Labyrinthe*. L'air pur et la température régulière (11 à 13° C.) rendent ces excursions beaucoup moins fatigantes qu'elles ne le seraient dehors. Les visiteurs font souvent la route courte le soir de leur arrivée (de 7 h. à 11 h. du s.) et la longue le lendemain (de 9 h. du m. à 6 h. du s.). Le déjeuner (luncheon) dans la grotte est fourni par l'hôtel. Il y a des taxes spéciales ($1 chaque) pour la visite du *Mammoth Dome*, haut de 48 m., et de la *Chief City* (longue de 165 m., large de 60 m. et haute de 36 m.). Le tarif comprend tous les frais d'illumination. La grotte contient, entre autres curiosités, des poissons et des écrevisses aveugles. On peut avoir à l'hôtel une bonne description de la grotte du Mammouth, par *H. C. Hovey* (50 c.). — Dans le voisinage, la *White Cave*, avec de belles stalactites (guide, $1).

228 M. *Bowling Green* (buffet), ville de 8226 hab. — 232 M. *Memphis Junction*; la ligne pour Memphis (p. 377) se détache à dr. (S.-O.), tandis que notre ligne continue presque tout droit au S. — 254 M. *Mitchellville*, où le train entre dans le *Tennessee* (p. 375). — 289 M. *Edgefield Junction*; embranch. sur St. Louis (p. 366).

301 M. **Nashville** (168 m.; hôt.: *Maxwell Ho.*, ch. dep. $1; *Duncan*, $3 à 5; *Tulane*, dep. $2; *Utopia*), ville de 80865 hab., la «Rock City», fondée en 1780, et capitale du Tennessee dep. 1843, occupe un terrain ondulé sur les deux rives du *Cumberland River*. La ville possède de grandes fabriques d'articles en bois, des minoteries et d'autres établissements industriels de toute sorte (valeur des produits manufacturés en 1900, $18470000), ainsi que d'excellents établissements d'instruction publique. Sur une colline, le *Capitole* (State Capitol), avec sa tour haute de 62 m; dans les jardins, une statue équestre du *général Jackson* (p. 377), bronze par Clark Mills, et le tombeau de *James Knox Polk* (1795-1849), le onzième président des Etats-Unis. On remarque parmi les autres édifices: le *palais de Justice*, l'*asile des Aveugles*, la *douane*, le *théâtre Vendôme*, la *bibliothèque Carnegie* et l'*hôtel de ville*. — Le principal établissement d'instruction est la grande *Vanderbilt University*, fondée par Cornélius Vanderbilt (p. 60) avec un capital de 1 million de doll. et qui compte 700 étudiants. Dans les jardins («Campus»), une statue colossale du fondateur, par G. Moretti (1897). La section académique de l'*Université de Nashville* est devenue le *Peabody Teachers' College* (600 élèves, une école normale). La *Fisk University* (500 étudiants), la *Roger Williams University* (250 ét.) et la *Walden University* (750 ét.) sont les institutions les plus importantes pour les étudiants de couleur. Le *Watkins Institute* pos-

sède une bibliothèque et les collections remarquables de la *Société historique du Tennessee.*

Excursions aux environs de Nashville: a l'*Hermitage*, ancienne demeure du *général Andrew Jackson* (1767-1845; p. 358, 404), à 18 kil. à l'E.; à la *Belle Meade*, célèbre haras, à 10 kil. au S.-O.; et au *Cimetière National*, à 7 kil. au N., avec 16500 tombeaux. — Dans la *bataille de Nashville* (du 15 au 16 déc. 1864), le général Hood, à la tête de 40000 Confédérés, fut complètement battu par les troupes de l'Union que commandait le gén. Thomas.

Des lignes conduisent de Nashville à *St. Louis* (p. 386), à *Hickman* (p. 382), à *Memphis* (v. ci-dessous), à *Chattanooga* (p. 401), etc.

La ligne continue dans la direction du S. — 347 M. *Columbia*, sur le *Duck River*. — 394 M. *State Line*; le train entre dans l'*Alabama* (p. 396). — 422 M. *Decatur* (p. 402); le train franchit le *Tennessee*. — 455 M. *Cullman's*: 508 M. *Birmingham* (p. 402); 541 M. *Calera*.

604 M. *Montgomery*, et de là à (784 M.) *Mobile* et à (925 M.) *la Nouvelle-Orléans*, v. R. 66 *A*.

C. Par Louisville et Memphis.

919 M. Chemin de fer en 24 à 27 h. (prix, $ 21; wagon-lit, $ 5): Baltimore & Ohio South-Western Railway jusqu'à (130 M.) *Louisville*, et Illinois Central R. R. de là à *la Nouvelle-Orléans*.

Cincinnati (Grand Central Depot), v. p. 361. La ligne se dirige d'abord à l'O. — 5 M. *Culloms*. 15 M. *North Bend* (p. 366). On entre dans l'*Indiana*. — 73 M. **North Vernon** (*Commercial Ho.*, $ 2), ville de 2823 hab., point de jonction de voies ferrées (v. p. 366). La ligne tourne au S. — 98 M. *Lexington*; 127 M. *New Albany* (p. 372). On traverse l'Ohio et on entre dans le *Kentucky* (p. 374).

130 M. **Louisville,** v. p. 372. Le train court d'abord au S.-O. — 177 M. *Cecilia*; 202 M. *Leitchfield*. — Au delà de (248 M.) *Rockport*, la ligne traverse le *Green River*. — 257 M. *Central City*; 310 M. *Princeton*; 324 M. *Kuttawa*. Un peu plus loin, le train franchit le *Cumberland* et bientôt après le *Tennessee*, qui ne sont ici (à 24 ou 30 kil. en amont de leur embouchure dans l'Ohio) qu'à 5 ou 6 kil. l'un de l'autre.

357 M. **Paducah** (*Palmer Ho.*, $ 3), ville très commerçante de 19446 hab., sur la rive g. de l'*Ohio*, un peu en aval de l'embouchure du Tennessee (p. 375). — La ligne fait ensuite un violent coude à g. (S.). — 403 M. **Fulton** (*Knight's Hot.*, $ 2), point de jonction de la ligne de Chicago à la Nouvelle-Orléans (v. R. 62), que suivent aussi quelques trains allant de Cincinnati à la même ville. On entre dans l'*Etat de Tennessee* (p. 375). — 427 M. *Obion*; le train franchit ensuite l'*Obion River*; puis il passe, au delà de (447 M.) *Dyersburg*, les deux bras du *Forked Deer River*, et au delà de (477 M.) *Hennings*, le *Big Hatchee*. — 485 M. *Covington*.

523 M. **Memphis** (213 m.; hôt.: **Gayoso*, *Peabody*, $ $2^1/_2$ à 4, ch. dep. $ $1^1/_2$; *Gaston*, $ 3, ch. dep. $ 1; **Luehrman's*, ch. dep. $ $1^1/_2$; *Cordova*, $ $2^1/_2$ à 5; *Clarendon*; *Fransioli*, $ 2 à $2^1/_2$), la

plus importante des villes riveraines du ***Mississipi*** entre St. Louis et la Nouvelle-Orléans et la plus grande du Tennessee, est située sur les pittoresques ***Chickasaw Bluffs***, avec une vaste esplanade (levee) sur le fleuve. La ville s'est développée avec une rapidité extraordinaire (102 320 hab. en 1900, tandis qu'elle n'en avait que 33 593 en 1880) et elle se livre à un important commerce de coton (8 à 900 000 balles par année), d'épicerie, de drogues, de souliers, de faïence, de bois et d'autres produits. Le ***pont du chemin de fer***, long de 791 m. et achevé en 1892, est le seul qui franchisse le Mississipi en aval de St. Louis.

On remarque surtout entre autres édifices: les deux *Bourses*, dont une pour le commerce du coton, la *douane*, l'immeuble du journal dit *Appeal-Avalanche*, la *St. Agnes Academy*, le *Tennessee Club*, le *Chickasaw Club*, l'*Athletic Association* (gymnastique), le nouveau *Goodwyn Institute*, avec une grande salle de conférences, et la *Cossett Free Library*. Sur l'*esplanade* (Levee) s'agite d'ordinaire une foule bigarrée et active. On visitera avec intérêt les ***presses à coton*** (compresses), où les balles à expédier sont réduites au quart de leur volume, et les ***raffineries d'huile de graines de coton.*** Dans le *Court Square*, un buste du général Andrew Jackson (p. 358) et d'innombrables écureuils. Beau champ de course.

Tramway électrique de Memphis au (5 M.) *National Cemetery*, avec les tombes de 14000 soldats, et à (8 M.) *Raleigh*, but d'excursions fréquentes avec un grand hôtel. — Des bateaux à vap. desservent le *White River*, le *St. Francis River* et l'*Arkansas River*.

De Memphis à la Nouvelle-Orléans par Vicksburg, 456 M., *Yazoo & Mississipi Valley R. R.* (Division de l'Illinois Central) en 15 h. 1/4 (prix, $ 11.85; wagon-lit, $ 2.50). Départ de la Calhoun Str. Station. On entre bientôt dans l'*Etat de Mississipi*; 13 M. *Lake View*; à dr., le lac. Au delà de (45 M.) *Clayton*, le train passe au *Beaver Dam Lake* et au *Beaver Dam Bayou*. — 56 M. *Lula*, non loin du *Moon Lake*. — 64 M. *Coahoma*; embranch. sur (126 M.) Rolling Fork (v. ci-dessous), par *Lamont* et *Hampton*. A g., le *Swan Lake*. — 140 M. *Leland*. La ligne suit le *Deer River*. — 177 M. *Rolling Fork* (v. ci-dessus); 210 M. *Redwood*, sur l'*Old River*; 218 M. *National Cemetery* (Cimetière National, v. ci-dessous).

220 M. **Vicksburg** (hôt.: *Carroll*, $ 2 1/2 à 4; *Piazza*, $ 2 à 4), sur le Mississipi, dans un site pittoresque, au cœur des *Walnut Hills* (150 m.), est la plus grande ville de l'Etat du Mississipi (14834 hab.); son commerce et ses fabriques ne sont pas sans importance. Cette ville est connue depuis la guerre de Sécession, dans laquelle les Confédérés la fortifièrent de leur mieux, parce qu'elle était la clef du Mississipi. Après avoir résisté victorieusement en 1862 à Farragut et à Sherman, Vicksburg fut prise par Grant, avec une perte de 9000 hommes, le 4 juillet 1863, ce qui livra tout le cours du Mississipi à la flotte du Nord et coupa les communications des Confédérés avec le S.-O. du pays (v. p. LX). Dans le *Cimetière National* (station du chemin de fer, v. ci-dessus), en amont de la ville, les tombes de 16000 soldats.

244 M. *Ingleside*; la ligne franchit le *Big Black River*, puis le *Pierre*, non loin de (250 M.) *Port Gibson*. — 269 M. *Harriston*; embranch. sur *Natchez* (p. 383). Plus loin, le train traverse plusieurs petites rivières. — 326 M. *Whittaker*; le train entre dans la *Louisiane*. — 366 M. **Baton Rouge** (pron. bett'n; *Mayer Hotel*, $ 2), ville de 11 269 hab. et anc. colonie française fondée en 1720, devint capitale de la Louisiane en 1880. Située sur une hauteur (bluff) des rives du Mississipi, elle possède l'*Université de Louisiane* et d'autres établissements de l'État. — La ligne côtoie ensuite

le Mississipi, avec ses rives plates, ses esplanades (levees), ses plantations de sucre et ses pittoresques habitations de planteurs. — 446 M. *Kenner*.
456 M. *La Nouvelle-Orléans*, v. p. 434.

D'autres trains suivent de Memphis à la Nouvelle-Orléans la ligne de Birmingham par (96 M.) *Tupelo*, puis au S. celle du Mobile & Ohio R. R. jusqu'à (240 M.) *Meridian* (p. 402) et de là le New Orleans & North-Eastern R. R. jusqu'à (434 M.) *la Nouvelle-Orléans* (p. 434).

Les trains directs de Cincinnati à la Nouvelle-Orléans s'arrêtent à Memphis, aux gares de *Poplar Str.* et de *Calhoun Str.*, puis se dirigent au S.-E. — 536 M. *Horn Lake;* 542 M. *Nesbitt;* 574 M. *Sardis;* 603 M. *Oakland.* — Près de (625 M.) *Grenada* (v. ci-dessous), nous rejoignons la ligne principale de Chicago. De là à
919 M. *La Nouvelle-Orléans,* v. p. 434.

62. De Chicago et de St. Louis à la Nouvelle-Orléans.

Illinois Central Railroad de Chicago à (922 M.) *la Nouvelle-Orléans* en 26 h. (prix, $ 23; wagon-lit direct, $ 6); de St. Louis à (706 M.) *la Nouvelle-Orléans*, en 20 h. 1/2 à 24 h. 1/2 (prix, $ 18; wagon-lit, $ 5). — Le train de St. Louis passe par *Belleville* et *Pinckneyville* et rejoint la ligne de Chicago près de (95 M.) *Carbondale* (v. ci-dessous).

De Chicago à (81 M.) *Gilman*, v. R. 54 *A*. La ligne continue au S. 114 M. *Rantoul* (v. p. 354); 128 M. *Champaign* (buffet), embranch. sur Decatur (p. 355). — 158 M. *Arcola;* 172 M. *Mattoon;* 199 M. *Effingham;* 214 M. *Edgewood.* — 244 M. *Odin* (p. 366). — 252 M. *Centralia* (buffet; 6721 hab.) est l'entrepôt d'un district riche en fruits. — 288 M. *Du Quoin;* embranch. sur *Eldorado* et St. Louis (p. 366). — 308 M. *Carbondale,* petite ville industrielle de 3318 hab.; point de jonction de la ligne de St. Louis (v. ci-dessus). — 329 M. *Anna*, station pour *Jonesboro,* avec un important commerce de fruits et de coton. 356 M. *Mounds*; embranch. sur (4 M.) *Mound City*.

365 M. **Cairo** (pron. kêro; hôt.: *Halliday,* $ 2 à 5; *Planters,* $ 2), ville manufacturière de 12566 hab., est située sur une langue de terre plate au confluent du *Mississipi* et de l'*Ohio.* Une de ses places est décorée d'une belle statue en bronze, le Bûcheron, par G. G. Barnard (1902). — Le train franchit l'Ohio sur un long pont et entre dans l'*Etat de Kentucky.* — 392 M. *Clinton.* — 406 M. **Fulton** (p. 377), où nous rejoignons la ligne de Cincinnati et de Louisville. Puis nous entrons dans le *Tennessee.*

De Fulton à Grenada par Jackson, 211 M., chemin de fer. Cette ligne se détache à g. de la principale. — 64 M. **Jackson** (hôt.: *Armour*, *New Southern*, $ 2), ville de 14511 hab., avec un important commerce de coton. — 111 M. *Grand Junction* (p. 402). — 136 M. *Holly Springs* (buffet). — 211 M. *Grenada*, sur la ligne principale (v. p. 380).

La ligne principale continue au S.-O. 424 M. *Moffatt;* 510 M. *Millington.*

527 M. **Memphis** (buffet), v. p. 377. On s'arrête d'abord à la Poplar Str. Station; puis à la gare de Calhoun Str. (à la Nouvelle-Orléans, par Vicksburg, v. p. 378). — Notre train continue dans la direction du S.-E. — 551 M. *Hernando;* 578 M. *Sardis;* 605 M.

Oakland. — 628 M. *Grenada,* sur le *Yalobusha River,* où nous rejoignons la ligne de Fulton par Jackson (v. p. 379). 681 M. *Durant;* 717 M. *Canton.* — 740 M. **Jackson** (*Edwards Ho.,* $2½ à 4), ville de 7816 hab., la petite capitale du Mississipi, avec un beau *State House* et d'autres édifices publics. — 835 M. *Osyka;* le train entre dans la *Louisiane.* En approchant de la Nouvelle-Orléans, le train franchit la langue de terre qui sépare le *lac Maurepas* (à dr.) du *lac Pontchartrain* (à g.; p. 438), qu'il côtoie ensuite. — 915 M. *Pacific Junction.*

922 M. *La Nouvelle-Orléans,* v. p. 434.

63. De St. Paul à la Nouvelle-Orléans, par le Mississipi.

Le **Mississipi**, le Père des Eaux, est le plus grand des immenses fleuves de l'Amérique du Nord; son cours est long de 4209 kil. (cours du Rhin, 1225 kil.) ou 6970 kil. dep. la source du Missouri et son bassin a une superficie de 3275000 kil. car. Il prend sa source au N. du Minnesota, sur la ligne de partage des eaux de la Baie d'Hudson et du golfe du Mexique, et il est large de 3 m. 50 et profond de 0 m. 60 au sortir du *lac Itasca* (479 m.), formé par les nombreux petits bras de ses sources. Son cours s'oriente d'abord au N.-E., tourne bientôt au S.-E., court ensuite presque directement au S. en serpentant beaucoup et se termine par un delta (v. p. 384) dans le golfe du Mexique. Ses principaux affluents sont: le *Missouri* (p. 382), qui venant de l'O. se réunit au Mississipi à env. 1623 kil. de la source de ce dernier, l'*Ohio*, qui court (de l'E.) s'y jeter à 350 kil. plus au S., et l'*Arkansas* (O.; p. 383). Les plus beaux paysages se trouvent entre St. Paul et St. Louis, où le fleuve coule quelque temps entre des rives rocheuses («bluffs») et pittoresques, hautes de 30 à 180 m. Au delà de l'embouchure du Missouri, l'eau du Mississipi prend une couleur terreuse, et il traverse ensuite des terrains alluviaux plats et uniformes. Aux abords du golfe du Mexique, la végétation prend un caractère de plus en plus tropical. De St. Paul à la Nouvelle-Orléans, la largeur du fleuve dépasse rarement de 900 à 950 m., si ce n'est à ses détours, où il s'élargit parfois jusqu'à 2 kil. ½. — Le mouvement du commerce sur le Mississipi est très important. Le gouvernement des Etats-Unis a consacré bien des millions de dollars à la correction du Mississipi, mais la navigation y est toujours interrompue çà et là par des bas-fonds et des bancs de limon. L'entreprise la plus importante a été la construction de jetées grandioses dans la mer (p. 384), à l'embouchure du fleuve. — *Fernand de Soto* (1541), gouverneur espagnol de Cuba, atteignit le Mississipi probablement un peu en aval de Helena (p. 383) Les premiers explorateurs de ce fleuve furent Joliet et Marquette (p. 463).

Bien qu'en amont des *chutes de St. Anthony* (p. 346) le mouvement des petits bateaux sur le Mississipi soit assez important, la navigation proprement dite ne commence toutefois qu'à *St. Paul.* Les bateaux de la *Diamond Jo Line* vont en été 2 fois par sem. de St. Paul à *St. Louis,* qu'ils atteignent en 3 jours ½ (prix $16, y compris le lit et la nourriture). Plus au S. le service est irrégulier. Il est rare qu'on fasse toute la traversée de St. Paul à la Nouvelle-Orléans par eau, toutefois une excursion de 1 ou 2 jours en bateau à vapeur offre une agréable diversion après le long et poussiéreux voyage en chemin de fer. Les Cies. de navigation à vapeur distribuent des billets combinés, qui autorisent le voyageur à faire une partie du trajet en chemin de fer, à interrompre la traversée et à la continuer avec un autre bateau, etc.

Dans la description de la navigation en aval donnée ci-après, on n'a mentionné que les localités riveraines les plus importantes.

St. Paul, v. p. 343. Le bateau passe sous cinq ponts. Les 40 premiers kil., les deux rives font partie du *Minnesota* (p. 340),

mais dep. l'embouchure du *St. Croix River* (à g.), la rive E. appartient au *Wisconsin* (p. 336).

27 M. (à dr.) *Hastings* (pont tournant), v. p. 340.

30 M. (à g.) *Prescott* (pont tournant), à l'extrémité S. du *lac St. Croix,* un élargissement du fleuve de ce nom.

52 M. (à dr.) *Red Wing* (p. 340), avec le *Barn Bluff* (60 m.). Puis, le bateau traverse le ***lac Pepin** (p. 340), formé par un élargissement du Mississipi, long de 50 kil. sur 5 à 8 kil. de large. A g. s'élève le *Maiden Rock* (125 m.), à dr. la saillie ronde de *Point No Point.*

67 M. (à dr.) *Frontenac* (p. 340). — 73 M. (à dr.) *Lake City* (p. 340).

79 M. (à g.) *North Pepin.* — 84 M. (à dr.) *Read's Landing* (pont de bateaux), à l'extrémité inférieure du lac Pepin, en face de l'embouchure du *Chippewa.* — 87 M. (à dr.) *Wabasha,* v. p. 340. — 117 M. (à g.). *Fountain City.* Le fleuve est ici semé d'îles en grand nombre; les rives sont très pittoresques. — 125 M. (à dr.) *Winona* (deux ponts), v. p 340.

137 M. (à g.) *Trempealeau,* à l'embouchure du *Black River.* **Trempealeau Island,* île haute de 150 m., offre une belle vue. C'est la partie la plus belle du Mississipi supérieur.

156 M. (à g.) **La Crosse** (deux ponts tournants), v. p. 340. Le paysage reste pittoresque; sur les rives, les villes et les villages se succèdent de plus en plus serrés.

187 M. (à g.) *Victory.* A peu près en face, la limite entre le Minnesota et l'*Iowa* (p. 341). — 199 M. (à dr.) *Lansing,* dans l'Iowa. — 228 M. (à g.) *Prairie du Chien* (pont de bateaux), près de l'embouchure du *Wisconsin* (p. 342). On trouve des coquilles margaritacées dans cette partie du fleuve. — 231 M. (à dr.) *Mc Gregor* (pont de bateaux). — 252 M. (à dr.) *Guttenberg.* — 260 M. (à g.). *Cassville.* — 289 M. (à g.) *East Dubuque* (p. 342), dans l'*Illinois* (p. 312), immédiatement en aval de la frontière du Wisconsin. A peu près en face s'élève l'*Eagle Point* (91 m.).

290 M. (à dr.) **Dubuque** (deux ponts), v. p. 341. Les rochers des rives s'abaissent; le paysage devient plus uniforme. 335 M. (à g.) *Savanna,* qui se rattache à (337 M.; à dr.) *Sabula* (p. 462) par un pont de chemin de fer. — Entre (355 M.; à g.) *Fulton,* (à dr.) *Lyons* et (357 M.; à dr.) *Clinton* (p. 463), trois ponts franchissent le fleuve. — 381 M. (à dr.) *Le Claire;* ensuite le bateau descend les *Upper Rapids,* qui sont pittoresques.

397 M. (à g.) **Rock Island** (p. 464). — 398 M. (à dr.) **Davenport** se rattache à Rock Island par le beau pont mentionné p. 464. Beau coup d'œil sur le *Government Island* et l'*Arsenal.* — 426 M. (à dr.) *Muscatine* (pont; Commercial, $ $2^1/_2$), ville de 14 073 hab., avec un commerce actif de bois, de patates, de melons et des fabriques de boutons de nacre. — 455 M. (à g.) *Keithsburg* (pont; 1566 hab.

480 M. (à dr.) **Burlington** (pont), v. p. 465. — 494 M. (à g.) *Dallas City.* — 504 M. (à dr.) *Fort Madison* (pont; p. 476). — 512 M. (à g.) *Nauvoo,* village qui ne compte plus que 1321 hab., était autrefois une ville de Mormons florissante, avec une population de 15000 hab. (v. p. 507). — 515 M. (à dr.) *Montrose* est située au commencement des *Lower Rapids,* qui s'étendent jusqu'à (527 M.; à dr.) **Keokuk** (pont; *Keokuk Hot.*, $2½ à 3; 14641 hab.), à l'embouchure du *Des Moines River,* qui forme ici la frontière entre l'Iowa et le *Missouri* («Bullion State»). — 531 M. (à g.) *Warsaw.* — 551 M. (à dr.) *Canton* (2365 hab.). — 558 M. (à g.) *La Grange.*

568 M. (à g.) **Quincy** (pont), v. p. 479. — 588 M. (à dr.) *Hannibal* (pont), v. p. 478. — 616 M. (à dr.) *Louisiana* (pont; 5130 hab.). — 626 M. (à dr.) *Clarkville.* — 641 M. (à g.) *Hamburg.* — 663 M. (à dr.) *Cap au Gris.* — 690 M. (à g.) *Grafton,* à l'embouchure de l'*Illinois River.* — 706 M. (à g.) *Alton,* v. p. 354.

5 kil. plus bas, le confluent du Mississipi et du **Missouri.** Ce dernier, venant du N.-O., a jusqu'à son embouchure un cours plus long que celui du Mississipi (l'un a 4722 kil. et l'autre 1623 kil.) et il déverse un plus grand volume d'eau dans le fleuve commun. Les eaux claires du Mississipi et les flots troubles du Missouri ne se mêlent qu'après avoir coulé longtemps côte à côte.

729 M. (à dr.) **St. Louis** (125 m.; p. 366), avec ses deux ponts, est la dernière station navale des vapeurs de la Diamond Jo Line (v. p. 380).

Le paysage du Mississipi inférieur est moins beau que celui du cours supérieur (v. p. 380). Les villes et les villages se succèdent rapidement sur les bords; le fleuve est semé d'îles innombrables.

Bientôt après le départ de St. Louis, on aperçoit à dr. les *Jefferson Barracks* (p. 379). 761 M. (32 M. de St. Louis; à dr.) *Crystal City* (p. 371). — 789 M. (à dr.) *Ste. Geneviève* (1707 hab.). — 809 M. (à g.) *Chester* (2832 hab.), avec une grande maison de force. — 849 M. (à g.) *Grand Tower,* très fréquenté par les habitants de St. Louis. Un peu plus loin, l'île dite «Devil's Tea-table» (table à thé du Diable). — 879 M. (à dr.) *Cape Girardeau* (4815 hab.). — 894 M. (à dr.) *Commerce.* Plus en aval, à dr., le grand *Power's Island.*

929 M. (à g.) **Cairo,** à l'embouchure de l'*Ohio,* v. p. 379. — 951 M. (à g.) *Columbus* (pont) est la première station navale du *Kentucky* (p. 374); les Confédérés la fortifièrent en 1861, mais à la fin ils l'abandonnèrent sans combat. Immédiatement au-dessous, l'île dite *Wolf Island* ou *Island No. 5.* — 967 M. (à g.) *Hickman* (1590 hab.). — *Island No. 10,* près de 986 M. (à dr.) *Donaldson Point,* également fortifié pendant la guerre de Sécession, fut pris par les canonnières de l'Union en avril 1862, après un bombardement d'un mois. — 988 M. (à g.) *Wades,* à peu près en face, dans l'*Etat de Tennessee* (p. 375). — 999 M. (à dr.) *New Madrid,* ville de 1490 hab., a été occupée en même temps que l'Island No. 10. — 1017 M. (à g.) *Tiptonville.* Non loin à l'E., le *Reelfoot Lake.* — On passe ensuite à

plusieurs petits débarcadères sans importance. — 1074 M. (à dr.) *Hickman's*, dans l'*Arkansas* (p. 380). — 1119 M. (à g.) *Fort Pillow*, sur le *First Chickasaw Bluff*, fut évacué par les Confédérés en 1862; le «Fort Pillow Massacre» y eut lieu le 12 avril 1864. Le fleuve décrit de grands circuits et passe à plusieurs îles, entre autres aux *Centennial Island* et *Brandywine Island*, qui sont assez grandes.

1179 M. (à g.) **Memphis** (pont), v. p. 377. Ensuite, des lacets du fleuve en grand nombre. — 1207 M. (à g.) *De Soto*, première station navale dans le *Mississipi* (p. 398). — 1261 M. (à dr.) *Helena* (43 m.; bateau-bac à vapeur), petite ville industrielle de 5550 hab., avec un commerce de bois. Beaucoup de petits débarcadères. — 1358 M. (à dr.) L'embouchure du *White River*, qui prend sa source dans l'Etat de Missouri et se jette dans le Mississipi après un cours de 1280 kil.

1365 M. (à dr.) *Black Hawk*, à l'embouchure de l'**Arkansas**, qui prend sa source dans les Montagnes Rocheuses à l'O. du South Park (p. 486) et se réunit au Mississipi après un cours d'env. 3000 kil. (dont 1500 sont navigables).

1419 M. (à dr.) *Arkansas City* (30 m.; 1000 hab.) est située en aval du *Choctaw Bend* (coude). Plus loin, le bateau passe au *Rowdy Bend*, au *Miller's Bend*, à l'*Island 82* (1431 M.) et au *Bachelor's Bend*. — 1456 M. (à g.) *Greenville*, petite ville de 7642 hab., se livre au commerce du coton. Les rives sont ensuite couvertes de plantations de cotonniers, qui offrent un aspect très pittoresque à l'époque de la récolte (de sept. à nov.). Les habitations des planteurs sont souvent, surtout plus au S., de vieilles maisons seigneuriales spacieuses, entourées de groupes de beaux arbres, qui sont souvent enguirlandés d'une draperie fantastique de mousse d'Espagne (*Tillandsia usneoides*). — 1484 M. (à dr.) *Grand Lake*, première station en *Louisiane* (p. 398). Ensuite, plusieurs places sans importance.

1579 M. (à g.) **Vicksburg** (12 m.; bateau-bac à vapeur), v. p. 378. 1636 M. (à dr.) *St. Joseph*. — 1642 M. (à g.) *Rodney*.

1691 M. (à g.) **Natchez** (hôt.: *Natchez*, $ 3 à 5; *Pearl*, $ 2), ville de 12210 hab., fondée en 1700 par d'Iberville, en partie sur une hauteur à 60 m. au-dessus du fleuve, doit son nom à une tribu d'Indiens actuellement éteinte. On y reconnaît encore quelques traces de l'ancien fort français.

1756 M. (à g.) *Fort Adams*. — 1767 M. (à dr.) *Red River Landing*, à l'embouchure du *Red River*. Les deux rives appartiennent plus loin à la Louisiane. — 1813 M. (à g.) *Bayou Sara*. Orangers et figuiers y croissent en plein air. Les «Swampers» du Bayou Sara sont une corporation particulière de bûcherons, qui habitent sur des radeaux dans les marais.

1851 M. (à g.) *Baton Rouge*, v. p. 378. Le fleuve décrit des méandres en grand nombre. Plusieurs plantations de sucre. — 1871 M. (à dr.) *Plaquemine* (p. 554). — 1883 M. (à dr.) *Bayou Goula*. — 1896 M. (à dr.) *Donaldsonville* (4105 hab.). — 1912 M. (à g.) *Convent*.

— 1917 M. (à g.) *Belmont Plantation.* — 1938 M. *Fruit Plantation.* — 1943 M. (à g.) *Bonnet Carré Point.* — 1954 M. *Red Church.* — 1964 M. (à g.) *Kennerville.* — 1973 M. *Carrollton* (p. 439).

1981 M. **La Nouvelle-Orléans**, v. p. 434.

En aval de la Nouvelle-Orléans, la végétation arborescente disparaît, les rives sont moins distinctes et le fleuve se perd à la fin dans un énorme marais, que traversent différentes «passes» ou canaux aboutissant au golfe du Mexique. A env. 110 kil. de la Nouvelle-Orléans, les vapeurs qui descendent à la mer, passent entre le *Fort St. Philip* (à g.) et le *Fort Jackson* (à dr.; p. 436) et s'engagent bientôt après dans le *South Pass*, reconnaissable à ses phares. A l'extrémité inférieure de ce dernier, deux ***jetées** *(Eads Jetties)* grandioses s'avancent dans l'Océan; longues de 3 kil. 3/4 à 2 kil. 1/2, elles ont été construites par le capitaine James B. Eads (p. 384) de 1875 à 1879, pour la somme de 5 millions de doll.; elles se composent d'osier, de blocs de pierre et de béton et forment un canal profond de 7 m. Les extrémités des jetées, où se dressent deux phares, indiquent l'embouchure proprement dite du Mississipi dans le *golfe du Mexique.*

64. De Washington à Richmond.

V. la carte, p. 241.

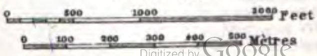
116 M. Lignes du Washington Southern et du Richmond, Fredericksburg & Potomac Railroad, en 3 h. 1/4 à 4 h. 1/4 (prix, $3.50; wagon-salon, 50 c). Cette route forme une partie de la ligne côtière pour le Sud dite Pennsylvania & Atlantic Coast Line (v. p. 418).

Washington, v. p. 288. Le train traverse le *Long Bridge* (p. 298), avec vue à dr. sur l'*Arlington House* (p. 304), entre dans l'*Etat de Virginie* (l'«Old Dominion» ou le «Vieil Etat») et suit la rive dr. du Potomac. — 7 M. *Alexandria* (p. 304). — 34 M. *Quantico.* Ensuite, la ligne quitte le fleuve et longe la lisière de la «*Wilderness*», contrée déserte et infertile, connue par les terribles combats qui s'y livrèrent pendant la guerre de Sécession, de 1863 à 1864 (v. p. 388).

55 M. **Fredericksburg** (*Exchange Hotel,* $2), vieille ville de 5068 hab., fondée en 1727 sur la rive dr. du *Rappahannock.* Le 13 déc. 1862, les troupes de l'Union commandées par Burnside y attaquèrent la forte position des Confédérés sous les ordres de Lee, mais ils furent battus et perdirent 12000 hommes. Le grand *Cimetière National* sur les *Marye's Heights,* renferme 15000 tombeaux.

Si l'on s'intéresse aux campagnes de la guerre de Sécession, on trouvera à Fredericksburg et aux environs bien des souvenirs historiques (voiture, $1 l'h.). *Chancellorsville,* à env. 16 kil. à l'O., a été du 2 au 4 mai 1863 le théâtre d'une bataille sanglante, dans laquelle Hooker, général de l'Union, fut battu par Lee et le général Jackson (p. 358) blessé mortellement. Les troupes de l'Union y perdirent 17000 hommes et les Confédérés 18000. Dans le voisinage, au S., le *Spottsylvania Court House,* d'ou Grant dirigea quelques-unes de ses opérations stratégiques. Les Combats que Grant et Lee, qui fut chassé de ses positions, se livrèrent

E
F
1
Jefferson Park
Church Hill Tunnel
St. John's Colonial Church
Convent
Main St. Station
Old Stone House
Site of Libby Prison
R. R. Depot
Marshall Square
Soldiers & Sailors Mon.
Libby Hill
Chimborazo Park 2
North Streets
South Streets
West Point, Newport News 3
Southern Railway
Trigg Ship Yards
Dock
River
Seaboard Air Line Railway
Bridge
4



dans la «Wilderness» durèrent du 5 au 26 mai 1864; les pertes des deux armées s'élevèrent à plus de 60 000 hommes (v. p. 388). — *George Washington* passa sa jeunesse aux environs de Fredericksburg et sa mère y mourut en 1789 (monument).

La ligne tourne au S. A g. une pyramide de pierre désigne *Hamilton's Crossing,* où les Confédérés étaient postés le 13 déc. 1862. — 67 M. *Guinea,* où mourut le général Jackson (p. 384). — 92 M. *Doswell,* point d'intersection du Chesapeake & Ohio R. R. — 99 M. *Ashland,* où naquit *Henry Clay* (p. 374), est un but d'excursions favori des hab. de Richmond et possède le Randolph Macon College (125 étudiants). — 106 M. *Glen Allen* (Forest Lodge), séjour fréquenté par les hab. de Richmond. — 116 M. *Richmond.*

Richmond.

Gares: *Main Street Station* (pl. D 2), pour le Chesapeake & Ohio Railway et la Seaboard Air Line; *Southern Depot* (pl. D 3), pour le Southern Railway; *Byrd Street Station* (pl. C 3), pour l'Atlantic Coast Line et le Richmond, Fredericksburg & Potomac Railway.

Hôtels: **The Jefferson* (pl. a, A 2), Jefferson Str., ch. dep. $ 2; *The Richmond* (pl. g, C 2), Capitol Sq., ch. dep. $ 1½; *Murphy's European Hotel* (pl. c, C 2), Broad Str., 801, ch. dep. $ 1, recommandé; *Lexington* (pl. e, CD 2), au coin des 12th et Main Strs., $ 2½ à 4, ch. dep. $ 1; *Powhatan*, autrefois Ford's (pl. b, C 2), Capitol Sq.; *Rueger's* (pl. d, C 2), Capitol Sq., au coin des 9th et Bank Strs., ch. dep. $ 1 à 2.

Tramways électr., dans les rues principales et dans les faubourgs (5 c.). — Des *voitures* (hacks) et des *omnibus* stationnent à l'arrivée des trains principaux (50 c. par pers.). — Bateaux à vapeur, sur le James River, pour Norfolk ($ 1½), Old Point Comfort, Newport News, Baltimore, New York, etc. — Poste (Post Office; pl. C 2), Main Str., entre les 10th et 11th Strs. — *Academy of Music; Bijou Theatre.*

Consulats: de Belgique, M. *W.-O. Nolting*; d'Italie (agent cons.).

Richmond (45 à 75 m.), capitale de la Virginie et l'une des plus intéressantes villes du Sud (85 050 hab. en 1900, et 145 000 avec les faubourgs en 1904), est située sur sept collines basses qui s'élèvent de la rive N. du *James River,* navigable jusqu'ici; plusieurs ponts la rattachent à *Manchester* (9715 hab.), située sur l'autre rive. La ville est régulièrement bâtie; les rues qui courent du N. au S. sont désignées pour la plupart par des numéros. Le James River a une pente de 35 m. sur une longueur de 14 kil. et fournit à la ville une force hydraulique considérable.

Richmond a été fondée en 1737 par W. Byrd, sur l'emplacement où s'élevait jadis le wigwam de *Powhatan* (p. 389), célèbre chef indien. Lorsque cette localité fut élevée au rang de capitale de l'Etat en 1779, elle ne comptait que quelques centaines d'habitants. Dans différentes crises nationales, les grands partis politiques choisirent Richmond pour y tenir leurs assemblées (meetings) et en 1861 elle fut le siège du gouvernement des Etats sécessionistes. Ce fut le dernier point de résistance des Confédérés (v. p. 388), qui la défendirent opiniâtrement. A la fin, se voyant forcés de l'évacuer (le 2 avril 1865; p. 388), ils mirent le feu aux dépôts de tabac et autres magasins et la ville fut en grande partie consumée par les flammes. Les traces de ces ravages ont entièrement disparu et la ville est de nouveau en pleine prospérité, avec un commerce actif (tabac, etc.) et d'importantes fabriques (machines, locomotives, navires, etc.; valeur des produits 35 millions de doll. par an). L'Allen & Ginter Branch de la Cie. dite American Tobacco Co. y fabrique annuellement près de 600 millions de cigarettes.

Les voyageurs européens seront frappés du grand nombre de *nègres* qui forment ici près du 38% de la population, et qui contribuent beaucoup à lui donner le caractère exotique et pittoresque, qui lui est particulier. — Il vaut la peine de visiter une des manufactures de tabac, où les ouvriers nègres chantent en travaillant, les mélodies mélancoliques, qu'on entendait autrefois dans les plantages.

A peu près au centre de la ville, sur le *Shockoe Hill*, se trouve le CAPITOL SQUARE (pl. C2), place ombragée (superficie, env. 5 hect.), qu'animent d'innombrables écureuils gris tout à fait apprivoisés. Le **Capitole** ou **State House**, construit en 1785, en partie sur le modèle de la Maison Carrée de Nîmes, occupe le point le plus élevé du square.

Intérieur (entrée gratuite). Dans la *Salle Centrale* (Central Hall), que surmonte une coupole, une *statue de Washington et un buste de Lafayette, tous deux par *Houdon*. La *chambre du Sénat* (Senate Chamber), à dr., a servi aux Confédérés de chambre des Représentants, pendant la guerre de Sécession; elle contient une grande toile par *Lami:* la Prise de Yorktown (p. 389). La *chambre des Délégués* (*House of Delegates*), à g., renferme des portraits de Chatham et de Jefferson; le procès de haute trahison d'Aaron Burr (1807) et la Convention des Etats (1861) sécessionistes eurent lieu dans cette salle. — De la plate-forme, sur le toit, on a une excellente vue de Richmond, de Manchester, du James River et des champs de bataille environnants (p. 388).

Dans le Capitol Square, une **statue équestre de Washington**, par *Thomas Crawford* (1857); le piédestal est entouré de statues de Patrick Henry, de George Mason, de Thomas Jefferson, de Thomas Nelson, d'Andrew Lewis et de Marshall. Puis, les statues du général *Jackson* (p. 358), par John Henry Foley, du chirurgien *Hunter Holmes McGuire* et de *Henry Clay* (p. 374), par Joel T. Hart (1859). Le vieux *Bell House*, du côté O. du Square, a servi autrefois de poste à la garde civique. A l'angle N.-E. du Square, l'*hôtel du Gouverneur* (Governor's Mansion; pl. D2); du côté N., dans Broad Str., l'**hôtel de ville** (*City Hall;* pl. C2), joli édifice du style goth., avec une tour d'horloge. — A l'E. du Capitole, la nouvelle *bibliothèque de l'Etat* (State Library; pl. CD2), contenant 80000 vol. et des portraits des anciens gouverneurs. — Dans la *St. Paul's Church* (pl. C2), église au coin des 9th et Grace Strs., Jefferson Davis reçut, le 2 avril 1865, une dépêche du général Lee, lui annonçant que Richmond devait être évacuée.

Dans 12th Str., au coin de Clay Str., non loin au N. du Capitole, le *Jefferson Davis House* (pl. D1) ou la *Maison Blanche de la Confédération*, où résida Jefferson Davis (p. 387) comme président de la République des Etats du Sud. Elle a été transformée en un musée de souvenirs des armées confédérées et l'on y voit entre autres l'arbre d'hélice du Merrimac (p. 390, entrée, 25 c.). On projette d'y construire un grand hall des Gloires (Confederate Memorial Hall). — Au coin des Clay et 11th Strs. (pl. C1), le *Valentine Museum* (pl. C1), bon spécimen d'une maison de l'Etat de Virginie avant la guerre de Sécession, avec des antiquités locales, des autographes, des tableaux, etc.

Du Capitol Square, Broad Str. à l'E. conduit à la *Monumental Church* (pl. D2), église près du coin de College Str., construite sur l'ancien emplacement du théâtre de Richmond, dont l'incendie (1811) coûta la vie au gouverneur Smith et à 59 autres personnes.

En face, le *Memorial Hospital.* — 15 min. plus à l'E., au coin de 24th Str., la **St. John's Church** (pl. F 2), église construite en 1740, mais considérablement agrandie depuis.

En 1775, la Convention de Virginie se réunit dans cette église (s'adresser au bedeau), et l'on montre encore la stalle dans laquelle Patrick Henry prononça le fameux discours qui se terminait par les mots: «la liberté ou la mort!».

5 min. plus loin, 29th Str. conduit à dr. au *Marshall Square* (pl. F 2), sur le *Libby Hill*, avec un *Confederate War Monument,* en l'honneur des soldats et des marins confédérés (belle vue).

Encore plus loin, à l'E., le *Chimborazo Park.* Dans l'*Oakwood Cemetery*, 1 kil. $^{1}/_{2}$ au N.-E., les tombes de 18000 soldats confédérés.

Du Libby Hill, on revient par Main Str., où il y a des entrepôts de tabac, à 20th Str. Dans cette rue, au coin de Cary Str., près du chemin de fer et du canal, un magasin de glace s'élève à g. sur l'emplacement de la trop fameuse *Libby Prison* (pl. E 2), un entrepôt de tabac, transformé en prison dans la guerre de Sécession. — Dans Main Str. (côté N., entre les 21st et 20th Strs.), l'*Old Stone House* (pl. E 2), la plus vieille maison de Richmond (1737?). **La poste** (*Post Office;* pl. C 2), entre les 10th et 11th Strs. (à dr.), est un des rares édifices de ce quartier qui échappèrent à l'incendie de 1865 (p. 385). — Près de 7th Str. on tourne à g., et l'on parvient à la grande fabrique de cigarettes d'*Allen & Ginter* (Tabacco factories, pl. C 2-3; p. 385), au coin de Cary Str. — Fourth Str. à g. conduit de Main Str. au *Gamble's Hill Park* (pl. B 3), d'où l'on a un charmant coup d'œil sur le fleuve semé d'îles et de rapides en grand nombre. Au-dessous, les grandes usines à fer dites *Tredegar Iron Works.* Au N.-O. du parc, le *pénitencier* (Penitentiary; pl. B 3), et non loin au S.-O., l'entrée du ***cimetière** (*Hollywood Cemetery;* pl. A 4).

Près de la porte O. de ce cimetière, le *monument des Confédérés*, pyramide en pierre brute haute de 27 m., érigée en l'honneur de 16000 soldats confédérés qui reposent ici. Sur le *President's Hill*, au coin S.-O. du cimetière, du côté du fleuve, les tombeaux de *Monroe* (1758-1831) et de *Tyler* (1790-1862; pas de monument), deux des sept présidents nés en Virginie. *John Randolph* (1733-1837), *Jefferson Davis* (1808-1889; p. LIX), le général *Pickett* (m. 1875; p. 274), le *général J. E. B. Stuart* (1733-1764) et le *commodore Maury* (1830-1871) y reposent également. Bonne vue sur *Belle Isle*, où l'on détenait les prisonniers de guerre. — A l'O. de Hollywood, les cimetières dits *Riverside* et *Mt. Calvary Cemeteries* et (15 min.) le *New Reservoir Park.*

On quitte le cimetière par la porte O., on traverse un quartier pauvre et l'on parvient à dr. (tramway) à la (5 min.) *Park Avenue,* qui commence au *Monroe Park* (pl. A 2), où se dresse une statue du *général Wickham* (1820-1888), par Valentine. Non loin à l'O., la Howitzer Place, avec le monument des obusiers de Richmond. — En suivant la Park Avenue 10 min. plus loin à g., on aperçoit la ***statue équestre du général Lee** (1807-1870; v. ci-dessous et p. 272), par *Mercié,* beau monument inauguré en 1890. A côté à l'E., le *Richmond College,* et 10 à 15 min. à l'O., les *Exposition Buildings* (dans les *State Fair Grounds*) et l'*hôtel des Invalides.*

De là on revient par Franklin Str., où le général *Lee* (v. ci-dessus)

habita, au no. 707 (à dr.) qui contient auj. la collection de la *Société historique* (Virginia Historical Society; pl. C2).

On remarque encore à Richmond: le *Westmoreland Club* (pl. BC2), au coin des Grace et 6th Strs.; le *Commonwealth Club* (pl. A2), au coin des Franklin et Madison Strs.; le *Virginia Club*, East Grace Str., 2311; la *maison du Chief Justice Marshall,* au coin des 9th et Marshall Strs. (pl. C1-2); la *Tobacco Exchange* (bourse du Tabac), Shockoe Slip; l'*University College of Medecine* (pl. C1); le *Medical College of Virginia* (pl. D2); et le *National Cemetery*, à 3 kil. au N.-E. de la ville (6540 tombes).

Champs de bataille aux environs de Richmond. Pendant les trois dernières années de la guerre de Sécession (1862-1865), toute la contrée aux environs de Richmond n'a été qu'un vaste champ de bataille. Il y a encore en plusieurs endroits des restes des remparts de terre construits pour défendre la ville et visibles de la Brook Road, route menant au *Lakeside Club House*. Le mieux est de louer une voiture pour visiter les champs de bataille (1 journée). On trouve des guides dans les hôtels. Tramways électr. (5 c.), toutes les 40 min., du coin des P et 29th Strs. (au delà de pl. F1) pour (7 M.) Seven Pines (v. ci-dessous). — La principale attaque dirigée sur Richmond eut lieu le 15 mai 1862, jour où la flotte de l'Union tenta sans succès de forcer le passage sous le feu des batteries du *Drewry Bluff*, au bord du James River, à 11 kil. en aval de la ville (bateau à vap., v. p. 389). En même temps, le général Mc Clellan se portait en avant avec l'armée de terre sur la presqu'île qui sépare le York River du James River, et investissait Richmond à l'E. et au N. Ce mouvement fut suivi de la bataille acharnée, mais sans résultat décisif, de *Seven Pines* ou *Fair Oaks* (31 mai 1862), dans laquelle les Confédérés, sous les ordres du général Joseph E. Johnston, attaquèrent l'aile g. de Mc Clellan, au S. du *Chickahominy*. Cet emplacement est désigné auj. par de grands cimetières et un parc. La contrée est marécageuse et la fièvre coûta plus d'hommes à Mc Clellan que le feu de l'ennemi. Le général Robert E. Lee prit ensuite le commandement des troupes des Confédérés et fit avec le général Jackson un mouvement combiné pour déloger l'aile droite de Mc Clellan, postée à *Mechanicsville* sur le Chickahominy, à 9 kil. au N. de Richmond, ce qui fut le prélude de la fameuse **bataille des sept journées** (du 26 juin au 2 juillet 1862). La bataille de Mechanicsville fut suivie d'une série d'autres: *Gaines Mill*, *Cold Harbor*, *Savage's Station*, *Frazier's Farm* et *Malvern Hill*. Cette succession d'engagements, qui coûtèrent la vie à 40000 hommes, amena le déblocage de Richmond, les troupes de l'Union ayant dû se retirer jusqu'à Malvern Hill, à 24 kil. au S.-E., pour se replier plus tard sur *Harrison's Landing*, au bord du James River. En 1863, il n'y eut pas d'attaque directe sur Richmond. Au mois de mai 1864, le général Ulysse S. Grant s'avança par la «Wilderness» (p. 384) et attaqua Lee qui occupait une forte position à Cold Harbour (3 juin 1864), mais malgré une perte de 15000 hommes il n'obtint aucun avantage. Il passa ensuite avec son armée sur la rive S. du James River, et les dernières phases de la campagne eurent plutôt pour objectif le siège de *Petersburg* que celui de Richmond (v. p. 392/393). Au mois de septembre 1864, le général Butler prit le *Fort Harrison*, en face de Drewry Bluff.

De Richmond à West Point et à Yorktown, 65 M.; chemin de fer jusqu'à (39 M.) *West Point*, en 1 h. 1/4 à 2 h. 3/4, et bateau à vapeur de là à (26 M.) *Yorktown* en 1 h. 3/4 (billet direct, $ 1 1/2). La ligne passe à l'E. à différents champs de bataille de la guerre de Sécession, et au delà de (7 M.) *Fair Oaks* (v. ci-dessus), elle franchit le *Chickahominy*. — 39 M. *West Point* (Terminal Hot., $ 2 à 4; 1300 hab.) est située sur le *York River* qui y devient navigable. On prend ensuite le bateau à vap. de la Cie. dite Chesapeake Steamship Co. qui descend cette jolie rivière en passant à *Allmonds* et à *Clay Bank*. — 65 M. Yorktown (hôt.: *Bayview Ho.*, $ 2 à 2 1/2; *Yorktown Ho.*, $ 1 1/2 à 2), sur la rive dr. du York River, à 32 kil. en amont

de son embouchure, est connue par la capitulation de l'armée anglaise sous les ordres de lord Cornwallis le 19 octobre 1781, qui termina la guerre d'Indépendance. On y voit encore des restes de redoutes anglaises et un monument rappelle le souvenir de la capitulation qui fut signée dans la *Nelson House*. — De Yorktown, un bateau à vap. remonte la baie de Cheasapeake jusqu'à *Baltimore* (p. 281).

De Richmond à *Old Point Comfort*, v. R. 65; à *Charleston*, v. R. 69; à *Savannah*, v. R. 72.

65. De Richmond à Norfolk et à Old Point Comfort.

V. la carte, p. 241.

A. En bateau à vapeur.

Le BATEAU À VAPEUR descend le James River jusqu'à *Norfolk* et à *Old Point Comfort* (136 M. en 10 h.; prix, $ 1 1/2). Excursion intéressante et jolie. Les vapeurs de la Cie. dite *Virginia Navigation Co.* partent pour Newport News, Old Point Comfort et Norfolk, les lundi, mercredi et vendredi, à 7 h. du matin. Les bateaux de l'*Old Dominion Co.* (pour New York) démarrent à 7 h. du soir et mouillent à Norfolk, où ils sont en correspondance avec les bateaux pour New York.

Richmond, v. p. 385. Le *James River*, qui portait autrefois le nom de *Powhatan* (p. 385), a un cours tortueux (de Richmond à son embouchure, la distance en ligne droite n'est que de 120 kil.); son eau est d'une couleur brun sale, qu'elle doit au sol gras planté de tabac, qu'elle traverse.

Immédiatement en aval de Richmond, sur la rive gauche, là où se trouve auj. le *Warwick Park*, un lieu de divertissement, s'élevait le wigwam de Powhatan (p. 385), où, d'après la légende, l'Indienne Pocahontas sauva la vie au capitaine John Smith. Plus loin, on aperçoit sur les deux rives, des remparts de terre datant de la guerre de Sécession.

8 M. (à dr.) **Drewry Bluff** (36 m.; p. 392), avec des restes de redoutes (v. p. 388). — 8 M. 1/2 (à g.) *Chaffin's Bluff*, derrière lequel s'élevait le *Fort Harrison* (p. 388). — 13 M. 1/2 Le *Dutch Gap Canal*, construit par le général Butler pour contourner les batteries de Howlett House, permet d'éviter un détour de 9 kil. — 14 M. 1/4 (à g.) *Varina*, où habitaient jadis Pocahontas (v. ci-dessus) et son époux John Rolfe.

15 M. 1/4 *Meadowville* (à dr.) dans une dépression fertile. — 20 M. (à g.) *Curle's Neck*, avec une belle maison moderne dans le goût colonial. — 21 M. (à dr.) *Presque Isle*. — 22 M. *Pickett's*, au pied de *Malvern Hill* (p. 388) ou *Turkey Island Bend*. — 29 M. (à g.) *Shirley*, plantage de la famille *Carter* (qu'on prononce ici: kyartre), une des premières familles de Virginie ou « F. F. V. » (first families of Virginia). — Plus loin (à dr.), les dépressions des *Bermuda Hundred*, où Grant enveloppa le général Butler. — 31 M. 1/2 (à dr.) **City Point**, à l'embouchure de l'*Appomattox River* (p. 392), avec la maison du Dr. Epps, où était le quartier général de Grant de 1864 à 1865, se trouve à 9 M. de *Petersburg* (chemin de fer, p. 392). — 38 M. (à g.) *Berkeley*, avec *Harrison's Landing* (p. 388), où naquit le premier *président Harrison* (1773-1841). En face, le

Jordan's Lighthouse (phare). — 38 M. 1/4 (à g.) ***Westover,*** jadis aux familles Byrd (p. 385) et Selden, est un des plus beaux châteaux de l'époque coloniale. — 40 M. (à dr.) *Blairs.* — 42 M. (à g.) *Willcox Landing.* — 44 M. (à g.) *Weyanoke.* — 46 M. (à dr.) *Fort Powhatan,* un reste de la guerre de 1812. — 51 M. *Sturgeon Point.* — 52 M. 1/2 *Oldfield.* — 54 M. 1/2 (à dr.) *Brandon.* — 56 M. (à dr.) *Claremont*, avec un château. — 59 M. *Sandy Point;* puis l'embouchure du *Chickahominy River* (p. 388) qui s'y jette à g. dans le James.

68 M. (à g.) *Jamestown*, la plus ancienne colonie anglaise en Amérique, a été fondée en 1607 par le capitaine John Smith et Christopher Newport. Les seuls vestiges de l'ancienne ville sont le clocher d'une église délabrée (où le mariage de Pocahontas fut célébré, v. p. 389) et une ou deux pierres tumulaires. Voiture (coach) pour (7 M.) *Williamsburg* (p. 391). — Le fleuve s'élargit ici pour former un estuaire. Il y a quantité de barques de pêcheurs d'huîtres.

69 M. 1/2 (à dr.) *Scotland*, débarcadère pour *Surrey Court House* et terminus du Surrey, Sussex & Southampton Railway, venant de la Wakefield Station (p. 288). — 76 M. *Homewood,* dans le *Hog Island,* île récemment défrichée. — 85 M. 1/2 *Fergusson's.*

100 M. (à g.) **Newport News** (*Hotel Warwick,* $2 1/2 à 5), ville industrielle de 19 635 hab., avec de grands greniers à blé (grain elevators), des entrepôts de houille, des chantiers de construction (bassin de radoub long de 262 m.) et des usines à fer. Tramway électr. pour Hampton et Old Point Comfort (p. 391).

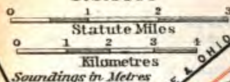
Le bateau entre ensuite dans les **Hampton Roads**, un des meilleurs ports de la côte atlantique. Le vaisseau cuirassé *Virginia* (l'ancien *Merrimac,* v. p. 386) aux Confédérés anéantit presque, dans ce port, les bâtiments en bois de la flotte de l'Union, jusqu'à ce qu'il fût à son tour mis hors de combat par le navire à tourelle *Monitor*, construit par Ericsson (p. 27) en 1861 et beaucoup plus petit; ce fut le premier combat de vaisseaux cuirassés.

108 M. *Old Point Comfort* et *Fort Monroe*, v. p. 391. Au N. (à g.) s'ouvre la *baie de Chesapeake*, v. p. 286. Le bateau à vapeur remonte l'*Elizabeth River.*

120 M. **Norfolk**. — Hôtels: *Monticello*, dep. $3, ch. dep. $1 1/2, avec restaur. au 5e étage, bonne vue; *New Atlantic*, Main Str., $2 1/2 à 4; *Neddo*, modeste mais bon, dep. $2 1/2, ch. dep $1; *Norfolk; New Gladstone.*

Consulats: de *Belgique* (agent cons.), d'*Espagne* (vice-cons.) et des *Pays-Bas* (M. B. Myers, vice-cons.).

Norfolk (pron. nôrfok), ville de 46 624 hab., la deuxième de Virginie et l'un des ports les plus importants de la côte S. de l'Atlantique. Principaux articles d'exportation: le coton, la houille, les huîtres et les primeurs (fruits et légumes: fraises, «goubers» ou pois de terre, etc.). La ville est irrégulièrement bâtie, mais elle renferme un certain nombre de jolies rues avec des maisons proprettes. L'église de St. Paul date de 1730.



Hampton
Phoebus
Mill Creek
Soldiers' Home
CHESAPEAKE & OHIO RY.
CHESAPEAKE BAY
Fort Monroe
Hotel Chamberlin
Old Point Comfort
Ferry
Port Wool (Rip Raps)
Newport News
Willoughby Spit
Willoughby Bay
James River
HAMPTON ROADS
Newport News Point
Ferry
Sewall Pt.
Pine Beach
Newport News Middle Ground
Mason Creek
VIRGINIAN RY.
Sewall Point
Tanner Creek
Nansemond Light
Pine Beach Hot.
Pig Pt.
Tanner Cr.
Tanner Pt.
Craney I.
Streeter Cr.
Hoffler Cr.
Elizabeth River
Lambert Pt.
NORF. TERMINAL RY.
Belleville
SOUTHERN RAILWAY
Churchland
West Norfolk
Lovett Pt.
Pinner Pt.
Atlantic City
Niles
Port Norfolk
Branch
NORFOLK
ATLANTIC COAST LINE R.R.
Naval Hosp.
Bruce
Western
Armistead
Eastern Br.
Portsmouth
Berkley
Rodman Heights
Gosport
U.S. Navy Yard
Southern Br.
Peaks
SOUTHERN RAILWAY
Pea Ridge
SEABOARD AIR LINE RY.
NORF. & SOUTH. RY.
Suffolk
Suffolk
Suffolk
Wagner & Debes' Geogr. Estab.' Leipzig.

Sur la rive opposée de l'Elizabeth River (bateau-bac; tramway électr pour le chantier naval, 5 c.) se trouve **Portsmouth** (*Hotel Monroe*), ville de 17427 hab., avec un excellent port. A *Gosport*, à l'extrémité S. de Portsmouth, le *chantier naval* (U. S. Navy Yard; ouvert de 8 h. à 5 h.), vaste arsenal de marine, avec un immense bassin de radoub et des souvenirs des guerres du Mexique (1846), d'Espagne (1898) et de Chine (1900). Au N., un grand hôpital de marine. — La ligne dite *Seaboard Air Line* conduit de là à (79 M.) *Weldon*, où elle est en correspondance avec l'Atlantic Coast Line (p. 409), et à (116 M.) *Norlina* (v. p. 403).

De Norfolk, embranch. (25 c.; gare à 3 kil. de la ville) et tramway électr. (t. les h.; même prix) pour (18 M.) *Virginia Beach* (Princess Anne Hotel, $3 à 5), bain de mer sur l'Océan Atlantique, entouré de bois de conifères. Il y a aussi un embranch. (9 M.) et un tramway électr. (correspondance avec le bateau à vap. pour Old Point Comfort; billet direct, 25 c.) pour (9 M.) *Ocean View* (Hôtel, $3), bain au N. de Norfolk. — Le *Dismal Swamp* (p. 393) se trouve non loin du S.-O. de Norfolk. — *Currituck Sound*, à 50 kil. au S. de Norfolk, est un rendez-vous de chasseurs (canards sauvages, etc.). — Bateaux à vapeur de Norfolk à *Old Point Comfort* (v. ci-dessous; 1/2 h.; prix 25 c.), à *Yorktown* et *West Point* (p. 388), à *Richmond*, à *New York*, à *Baltimore*, à *Washington*, etc. Tour d'une journée sur le «Mobjack» ($1; restaur. à bord), avec une escale à Old Point Comfort, par la *Mobjack Bay*.

B. Par le Chesapeake & Ohio Railroad.

Chemin de fer pour (85 M.) *Old Point Comfort*, en 2 h. 3/4 à 3 h. 1/2 (prix $2.50). Bateau-bac de (75 M.) Newport News à (12 M.) *Norfolk*, en 1 h. (billet direct, $2.50).

Richmond, v. p. 385. Le train court au S.-E. à travers la presqu'île qui sépare le *York River* du *James River*, dépression marécageuse avec des bois de conifères. La ligne longe le *Chickahominy Swamp* (p. 388) et franchit le Chickahominy près de (18 M.) *Roxbury*. — 24 M. *Providence Forge*.

48 M. ***Williamsburg*** (Colonial Inn, $2 1/2), vieille ville de 2044 hab., jadis la capitale de la Virginie; il y a une église datant de 1678 et d'autres souvenirs des anciens temps.

Le *College of William and Mary*, fondé en 1693, a été le plus ancien «College» d'Amérique après celui de Harvard (p. 102) et a compté au nombre de ses élèves 17 gouverneurs, 12 ministres du cabinet et 3 présidents des Etats-Unis. Les bâtiments sont en partie modernisés.

75 M. *Newport News* (p. 390). Bateau-bac pour Norfolk (p. 390), v. ci-dessus.

78 M. **Hampton** (*New Augusta Hotel*, dep. $2), petite ville riante de 2764 hab. Dans le voisinage, un *hôtel des Invalides* (Soldiers' Home; 4000 inv.) et l'*école normale et d'agriculture* (Normal and Agricultural Institute) pour nègres (env. 1100) et Indiens (env. 100; visite intéressante). Route carrossable et tramway électrique pour (5 kil.) *Old Point Comfort* (v. ci-dessous). Tramway pour Newport News, v. p. 390.

Le train traverse ensuite une digue.

85 M. **Old Point Comfort** ou **Fort Monroe** (hôt.: **Chamberlin's Hotel*, au bord de la mer, 470 lits, dep. $3 à 4; *Sherwood Ho.*, $2 à 3), qui se compose du fort (garnison) et d'un groupe de cottages, est situé dans une presqu'île étroite au N. de l'entrée des *Hampton Roads* (p. 390) sur l'Océan Atlantique.

En 1608, le capitaine John Smith (p. 390) donna le nom de Point Comfort à cet endroit, qui est depuis longtemps un bain de mer très couru, que fréquentent les gens du Nord, en hiver, et ceux du Sud, en été. En hiver, la température n'y descend presque jamais au-dessous de 4° C. de chaleur et en été, elle ne s'élève guère au-dessus de 27°. — L'hôtel Chamberlin possède sur les bords du Chickahominy une réserve de chasse mesurant 4000 hect. de superficie.

BATEAUX À VAPEUR pour *Norfolk* (1/2 h.; 25 c.), *Baltimore*, *Richmond* (p. 385), *Washington* et *New York* (ligne dite Old Dominion Line, en 24 h.). Bateau-bac jusqu'à *Willoughby Spit* et de là tramway électr. pour Norfolk (billet direct, 35 c.). — Tramway électr. pour Hampton et Newport News (1 h.), v. p. 391 et 390. Un autre tramway électr. va à (2 M. 1/2) *Buckrow Beach*, où il y a un hôtel d'été.

Le ***Fort Monroe**, à une centaine de pas à l'E. de l'hôt. Chamberlin, a été construit en 1819 pour protéger l'embouchure du James River et le chantier naval de Portsmouth (p. 391), ainsi que pour servir de base aux opérations d'une flotte, qui défendrait l'entrée de la baie de Chesapeake. Les remparts (env. 3 kil. de circonférence), entourés d'un large fossé, forment une charmante promenade et enferment une superficie de 32 hect., qui ressemble à un beau parc. Le passage de la garde montante et la parade attirent toujours un grand nombre de spectateurs. Le fort contient une école d'artillerie pour les études techniques supérieures des officiers d'artillerie de l'armée des Etats-Unis. Jefferson Davis (p. 387) y a été détenu pendant 1 année 1/2 après la guerre de Sécession. Dans la mer, l'île basse des *Rip-Raps,* avec le *Fort Wool.*

Jolies excursions d'Old Point Comfort à *Norfolk* (p. 390), à *Hampton* (3 M.; p. 390), à *Newport News* (p. 390), etc. — Tour en bat. à vap. par la Mobjack Bay, v. p. 391.

C. Par le Norfolk & Western Railway.

110 M. CHEMIN DE FER jusqu'à (104 M.) *Norfolk*, en 2 h. 1/4 à 3 h. 1/2 (prix, $2.50). BATEAUX À VAPEUR de là à (6 M.) *Old Point Comfort*, en 1/2 h. (prix, 25 c.). — Cette ligne traverse le théâtre des dernières batailles de la guerre de Sécession (v. ci-dessous).

Richmond, v. p. 385. — 8 M. *Drewry Bluff* (p. 389). — 13 M. *Chester.*

81 M. **Petersburg** (*buffet;* hôt.: *Chesterfield Ho.*, $3; *Imperial, Shirley*, $2 à 3), ville manufacturière de 21 810 hab. sur l'*Appomáttox,* a été le point central des opérations stratégiques, qui amenèrent la fin de la guerre de Sécession. Les ruines de la *Blandford Church,* vieille église revêtue de lierre, méritent une visite. Un grand bassin de pierre, à l'extrémité N. du pont du chemin de fer sur l'Appomattox, porte le nom de «cuvette de Pocahontas» (p. 389).

Champs de bataille. (On trouve dans les hôt. des voitures, à $1 ou 1 1/2 l'h., des chevaux de selle et des guides). Lorsque Grant passa en juin 1864 sur la rive S. du James River (v. p. 388), il fit de *City Point* la base de ses opérations et développa ses lignes à l'O., pour enfermer Lee dans Petersburg avec l'armée des Confédérés. Ce qu'on appelle le *siège de Petersburg* (du 16 juin 1864 au 2 avril 1865) se composa en réalité de 13 batailles livrées autour des positions retranchées. Les redoutes de Lee et de Grant existent encore en grande partie; les lignes de Grant s'étendaient de l'Appomattox jusqu'au *Fort Fisher* et de là à l'E. jusqu'au

Fort Bross, éloigné de 37 kil. Un des combats les plus acharnés fut celui de l'*Old Crater*, à l'E. de Petersburg, dans la *Griffith's Farm*, où l'on a installé un petit musée de souvenirs de la guerre.

Embranch. de Petersburg à (123 M.) *Lynchburg* (v. ci-dessous) par (100 M.) *Appomattox*, avec l'**Appomattox Court House**, où le 9 avril 1865, le général Lee entièrement enveloppé, dut capituler devant le général Grant; l'armée des Confédérés réduite à 27 000 hommes cessa d'exister.

La ligne traverse ensuite des forêts de conifères. 36 M. *Dispuntanta;* 67 M. *Windsor.* Puis le train contourne la lisière N. du *Great Dismal Swamp.* 79 M. *Suffolk* (17 m.), sur le *Nansemond River.*

Le **Dismal Swamp** («marais Sinistre»; env. 1300 kil. car. de superficie), un marais boisé et insalubre, va être transformé par des canaux de desséchement en une région agricole et fertile. Il produit des bois de cyprès, de genévrier, etc. Le canal principal, qui relie l'Albemarle Sound à la baie de Chesapeake, permet aux navires d'éviter le trop fameux *cap Hatteras.* On peut prendre à Suffolk une barque avec des rameurs pour aller jusqu'au (16 kil. au S.-E.) *lac Drummond* (6 m. 70 d'alt.; 15 kil. car. de superficie) par le *Canal de Jericho* (excursion intéressante).

104 M. *Norfolk,* v. p. 390. — De là à (110 M.) *Old Point Comfort,* v. p. 390.

66. De Washington à la Nouvelle-Orléans *(New Orleans).*

A. Southern Railway, par Atlanta.

Voir la carte, p. 241.

1144 M. Chemin de fer en 32 à 36 h. (prix, $27.50; wagon-lit, $6.50). — Train-express direct (through vestibuled train; v. p. 321) de New York la Nouvelle-Orléans, en 39 h. (prix, $34; wagon-lit, $9).

De Washington (p. 288), le train se dirige d'abord au S.-O. A dr. et à g. de la ligne on voit encore des vestiges de la guerre de Sécession (remparts de terre). — 7 M. *Alexandria* (p. 304). A g., le National Cemetery (p. 304). — 33 M. *Manassas* (96 m.; Manassas Ho., $2), où les Confédérés remportèrent deux victoires dans la guerre de Sécession (monument à dr. de la voie).

Dans la première *bataille de Manassas* ou *Bull Run* (le 21 juil. 1861), qui fut aussi la première de la guerre, les troupes de l'Union, conduites par Mc Dowell mais nullement organisées, furent mises en déroute par les Confédérés sous les ordres de Beauregard et refoulées sur Washington. Dans la seconde bataille (les 29 et 30 août 1862), qui eut lieu à 5 kil. à l'O. seulement, Lee battit l'armée de l'Union commandée par Pope.

46 M. *Calverton.* — 75 M. *Remington;* la ligne franchit le *North Fork River.* 68 M. *Culpeper* (pron. kállpeppre; hôt.: Fairfax, Waverly, dep. $2), bien connu depuis la guerre de Sécession. — 79 M. *Rapidan,* sur le *Rapidan River* que nous franchissons et dont on parla aussi souvent pendant la guerre. — 85 M. *Orange.* — 113 M. *Charlottesville* (p. 357; buffet); la ligne croise celle du Chesapeake et Ohio Railway (R. 56 *B*); à dr., à quelque distance, les *Montagnes Bleues* restent en vue.

173 M. **Lynchburg** (160 m.; *buffet;* hôt.: *Carroll,* $3 1/2 à 4 1/2; *Arlington*), ville industrielle de 18891 hab., dans un site pittoresque sur la rive S. du *James;* c'est le point de jonction du Norfolk &

Western Railroad (p. 392). — 211 M. *Franklin Junction*; 221 M. *Chatham.* — 239 M. **Danville** (128 m.; *buffet*; hôt.: *Burton*, $\$2^1/_2$ à $3^1/_2$), ville industrielle de 16520 hab., au milieu d'un district où l'on cultive beaucoup de tabac, est le point de jonction de la ligne de Richmond (p. 409).

Bientôt après Danville, le train entre dans la *Caroline du Nord* (l'«Old North State» ou le «Vieil Etat du Nord»). — 287 M. **Greensboro** (256 m.; hôt.: *Benbow*, dep. $\$2^1/_2$), ville florissante de 10035 hab., avec un commerce de tabac, de houille et de fer.

De Greensboro à Goldsboro, 130 M., chemin de fer, en 5 h. à 8 h. $^1/_3$. Cette ligne traverse une contrée riche en coton et en tabac. — 17 M. *Elon College*; 22 M. *Burlington*, avec des filatures de coton. — 47 M. *University*; embranch. sur (10 M.) *Chapel Hill*, où se trouve l'*Université de la Caroline du Nord* (fondée en 1795; 600 étudiants). — 55 M. **Durham** (*Hôt. Carolina*, $\$2^1/_2$ à 4), ville de 6679 hab., dont près de la moitié est au service des manufactures de tabac Blackwell et Duke. Cette dernière fabrique annuellement 250 millions de cigarettes. — 81 M. *Raleigh* (p. 403), point d'intersection de la Seaboard Air Line (R. 66 *C*). — 109 M. *Selma*, point de jonction de la ligne pour Norfolk (v. ci-dessous). — 130 M. *Goldsboro* (30 m.; hôt. Kennon, $\$2^1/_2$ à 3), petite ville de 5877 hab.; embranch. sur *New Bern* ou Newberne (hôt.: Hazleton, Chattawka, $\$2$ à $2^1/_2$), à l'embouchure du *Neuse River*, et sur (95 M.) *Morehead*, au bord de l'Atlantique.

De Greensboro à Norfolk, 266 M., chemin de fer en 10 h. $^1/_2$. — De Greensboro à (109 M.) *Selma*, v. ci-dessus. Notre ligne se détache ici à g. de celle pour Goldsboro et court au N. — 150 M. *South Rocky Mount*, où nous rejoignons l'Atlantic Coast Line (p. 409). On franchit le *Tar* ou *Pamlico River*. — 166 M. *Tarboro*; 178 M. *Hobgood*; 246 M. *Suffolk* (p. 393). — 264 M. *Pinner's Point*. — 266 M. *Norfolk*, v. p. 390.

Chemin de fer de Greensboro à (179 M.) *Wilmington* (p. 336), par *Fayetteville*.

Immédiatement au delà de Greensboro, à dr., le champ de bataille de *Guilford Court House*, où Cornwallis à la tête des Anglais battit les Américains sous les ordres de Greene, le 15 mars 1780. — Le train traverse ensuite beaucoup de champs de cotonniers; en deçà de Salisbury, il franchit le *Yadkin*. — 336 M. **Salisbury** (232 m.; hôt.: *Central, Mt. Vernon*, $\$2$), ville de 6277 hab., où se trouva pendant la guerre de Sécession une des prisons les plus tristement célèbres des Etats du Sud. Le *cimetière national* renferme les tombes de plus de 12000 soldats de l'Union, qui périrent ici en captivité.

De Salisbury à *Asheville* et à *Knoxville*, v. R. 68.

380 M. **Charlotte** (221 m.; hôt.: *Buford*, *Central*, $\$2$ à $3^1/_2$), ville florissante de 18091 hab., point de jonction de lignes pour *Wilmington* (p. 409), *Columbia* et *Charleston* (p. 410), etc. Dans le voisinage, des mines d'or. — 414 M. *King's Mountain* (286 m.), où les Américains battirent les Anglais, le 7 octobre 1780; la victoire de (447 M.) *Cowpens* (17 janvier 1781) fut encore plus décisive. On entre ici dans la *Caroline du Sud*, l'«Etat du Palmiste», parce que cet arbre (Chamærops palmetto) figure dans ses armoiries.

456 M. **Spartanburg** (241 m.; hôt.: *Spartan Inn*, $\$1^1/_2$), point de jonction de lignes pour *Columbia* (p. 410) et *Asheville* (p. 407), est une petite ville active de 11395 hab., avec des mines de fer et

d'or. — 487 M. **Greenville** (297 m.; hôt.: *Mansion Ho.*, $2 à 3), ville de 11 860 hab., sur le *Reedy River,* d'où une ligne conduit également à *Columbia* (p. 410). — 527 M. *Seneca* (291 m.); Blue Ridge Railway de là à (9 M.) *Walhalla,* station la plus proche (env. 40 kil.) pour *Highlands* (1163 m.), village à la plus haute altitude à l'E. des Montagnes Rocheuses et fréquenté pour la cure d'air. — Au delà de Seneca, le train franchit la *Savannah* et entre dans la *Géorgie* (l'«Empire State of the South» ou l'«Empire du Sud»). — 554 M. *Toccoa.* A env. 3 kil., les belles *chutes de Toccoa,* hautes de 56 m. — 568 M. *Mount Airy* (485 m.; Mt. Airy Inn, $2 1/2). Belle vue sur le *Yonah Mt.* (923 m.) et les Montagnes Bleues. — Puis, le train redescend. — 570 M. *Cornelia;* embranch. sur (8 M.) *Clarksville* et (21 M.) *Tallulah Falls.*

Clarksville (451 m.; hôt.: *Groves Ho.*, *Spencer Ho.*, $2) est un bon centre d'excursions dans les belles *Montagnes Bleues* (Blue Ridge Mts.), situées en Géorgie. — Les ***chutes du Tallulah** (hôt.: *Cliff House*, *Tallulah Lodge*, $2 à 3 1/2) se précipitent d'une hauteur de 120 m. dans la profonde gorge du *Tallulah* ou *Terrora*, qui se fraie ici un passage à travers les Montagnes Bleues. — La *vallée de Nacoochee*, à 13 ou 16 kil. au N.-O. de Clarksville, et les *chutes d'Eastatoia*, à 24 kil. au N. des Tallulah Falls, méritent aussi d'être vues.

582 M. *Lula;* embranch. sur (39 M.) *Athens* (p. 404). — 594 M. *Gainesville* (375 m.; hôt.: Arlington, Mount View, $2), petite ville de 4382 hab. — 617 M. *Suwannee* (314 m.). A g., le cône de granit du *Stone Mt.* (514 m.) se montre au loin.

648 M. **Atlanta** (335 m.; *buffet;* hôt.: **The Piedmont,* ch. dep. $1 1/2; *The Aragon; Kimball Ho.,* $2 1/2 à 5, ch. $1 1/2 à 4; *Majestic,* $2 1/2, ch. dep. $1 1/2; *Ballard,* dep. $2, ch. dep. 50 c.; consul de Belgique: M. L. de Give), la capitale florissante de la Géorgie (89 872 hab., dont 40% de pers. de couleur), est une ville commerciale et manufacturière, ainsi qu'un centre important de voies ferrées (v. p. 401, 404, 417), qui s'y réunissent pour contourner les Apalaches, ce qui a valu à cette ville le nom de «Gate City» (Ville-Porte).

Atlanta a été fondée en 1845; le général Sherman l'assiégea et la prit le 2 sept. 1864, ce qui est l'évènement le plus remarquable de son histoire. Sherman l'occupa pendant deux mois, puis il entreprit de là sa fameuse marche du côté de la mer (v. p. 415). Le quartier commercial, détruit par un incendie, a été reconstruit sur un plan plus moderne. Atlanta possède de grandes filatures de coton, des fabriques d'engrais artificiel, de meubles et de voitures de tramway, des moulins à blé, des fonderies de fer et des laminoirs (valeur des produits en 1900, $16 700 000); principaux articles de commerce: le tabac et le coton.

La ville forme un cercle, dont le rayon est de 5 kil. 1/2, avec la *gare* (Union Depot) au centre. Non loin au S. de cette dernière, le nouveau **Capitole* (State Capitol), avec une bibliothèque de 60 000 vol., fondée en 1825, et un cabinet de géologie remarquable. Au N.-O., le *palais de Justice;* plus loin au N., de l'autre côté de la voie ferrée, la *douane.* On remarque encore entre autres édifices: l'*hôtel de ville,* la *chambre de Commerce,* l'*Opéra,* la *bibliothèque Carnegie,* en marbre blanc, le *Century Building,* l'*Empire Building,*

la *première église méthodiste* et l'*Equitable Building*. Parmi les établissements d'instruction, on peut mentionner surtout: la *Georgia School of Technology* (une succursale de l'Université d'Athens, v. p. 404; 400 étudiants), l'*Atlanta University* (300 étudiants de couleur), l'*Agnes Scott Institute* et la *Clark University* (600 étudiants de couleur). Dans le faubourg de West End, la maison du littérateur *Joel Chandler Harris* (né en 1848), connu par ses travaux sur le folk-lore des nègres. — Au S. de la ville, de grandes casernes *(Mc Pherson Barracks)*.

D'Atlanta à Birmingham, 168 M., *Southern Railway*, en 5 h. 1/2 à 6 h. 1/4. — 104 M. **Anniston** (275 m.; hôt.: *Anniston Inn*, $2 1/2 à 4; *The Calhoun*, *Wilmer Hotel*, dep. $2), ville de 9695 hab., fondée en 1872, dans un beau site au milieu des contreforts des Montagnes Bleues et de riches gisements de fer brun qui l'entourent. On y remarque entre autres édifices: l'église St-Michel, le Noble Institute pour garçons et filles et le Barber Memorial Seminary, séminaire pour jeunes négresses (1898). — 168 M. *Birmingham* (p. 402).

Le train pour Mobile passe ensuite sur les rails de l'*Atlanta & West Point Railroad*. — 656 M. *College Park*, avec le grand Southern Female College. — 687 M. *Newnan* (294 m.; embranch. sur Macon, p. 147). — 735 M. *West Point* (178 m.); la ligne franchit le *Chattahoochee*, entre dans l'*Etat d'Alabama* (l'«Etat des plantages de coton») et se soude au *Western Railway of Alabama*. — 759 M. *Opelika*; embranchements à l'E. sur (29 M.) *Columbus* (hôt.: Rankin Ho., $2 1/2 à 4; Racine, $2 1/2 à 3 1/2), ville manufacturière de 17614 hab., et à l'O. sur *Birmingham* (p. 402). — 784 M. *Chehaw*.

Embranch. sur (5 M.) **Tuskegee** (pron. tassekéggui), avec une école normale et industrielle pour nègres (Tuskegee Normal and Industrial Institute; env. 1500 en tout), fondée et dirigée par *Booker T. Washington*, l'éminent pédagogue nègre, l'«apôtre de son peuple dans le désert», qui est lui-même un anc. esclave et qui a su intéresser au sort des nègres de hautes personnalités (p. ex. le président Roosevelt). Tous les professeurs et employés sont des noirs.

Ensuite le train court sur la rive g. de l'*Alabama*.

823 M. **Montgomery** (48 m.; *buffet*; hôt.: *Exchange*, $2 1/2 à 4; *Glenmore*, $2 1/2 à 3 1/2; *Windsor*, $2 à 2 1/2), ville de 30346 hab., capitale de l'Alabama, est située sur une hauteur de la rive g. de l'Alabama, qui y devient navigable; elle se livre à un important commerce de coton (150000 balles par année). Au mois de février 1861, le gouvernement des Etats confédérés du Sud fut organisé dans le *State House* (la coupole offre une vue étendue). Dans les jardins, un *monument des Confédérés*. La *poste*, le *palais de Justice*, la *bibliothèque Carnegie* et l'*hôtel de ville* sont de grands bâtiments. Dans la rue entre la poste et le State House, un ancien marché aux esclaves bien conservé. Dans les environs, beaucoup de vieilles maisons de planteurs.

Le train court ensuite sur les rails du *Louisville & Nashville Railroad*. 904 M. *Evergreen*; 942 M. *Flomaton* (embranch. sur *Pensacola*, p. 433). Puis, le train franchit le *Tensas* et le *Mobile* et côtoie l'estuaire de ce dernier.

1003 M. **Mobile.** — *Buffet.* — Hôtels: *Hot. Bienville*, ch. $ 1 à $2^1/_2$; *Battle House*, $ 1 à 3; *Windsor*, *Klosky's*, ch. dep. $ 1; *Southern*, $ 2 à 3. — Tramways, dans les rues principales (5 c.). — Bateaux à vapeur pour différents points sur l'Alabama et le Tombigbee; pour New York, Liverpool, Tampa, la Havane, Vera Cruz, etc. — Consulats: de France, M. *Jean Marquès*, agent cons.; de Belgique, M. *R.-B. du Mont;* d'Espagne (vice-cons.); d'Italie (ag. cons.); des Pays-Bas, M. *A. Proskauer*, vice-cons.; de Russie (vice-cons.).

Mobile, la plus grande ville et le seul port de mer de l'Alabama (38467 hab., dont 13000 de couleur), est située non loin à l'O. de l'embouchure du Mobile River, formé de la réunion de l'Alabama et du Pombigbee, dans la baie du même nom, sur une plaine entourée de collines basses. La ville est bien construite, avec de larges rues ombragées de magnoliers et d'yeuses, tandis que les parfums des jasmins et des orangers remplissent ses jardins. Son port est accessible à des navires tirant 9 m. d'eau. Les forts de Morgan et de Gaines commandent l'embouchure de l'estuaire, à 50 kil. en aval de la ville.

Mobile a été fondée en 1710 par le Sieur de Bienville, qui transféra la première colonie française de Biloxi (p. 398) à la baie de Mobile. Elle était la capitale de la Louisiane jusqu'en 1723, passa à l'Angleterre en 1763, à l'Espagne en 1780 et fut cédée en 1803 avec la Louisiane aux Etats-Unis qui n'en prirent possession qu'en 1813. En 1864, l'amiral Farragut attaqua le port et le bloqua, mais la ville elle même ne se rendit que le 12 avril 1865.

Principaux articles de commerce: coton, bois et articles de bois, céréales, houille et munitions navales. La valeur de l'exportation était de $ 15822000 en 1903. Produits industriels: bardeaux, douves, articles de cuir, briques, crayons, cotonnades, cigares et bière.

L'édifice le plus remarquable de la ville est le *Custom House & Post Office* (Douane et Poste), au coin des Royal et St. Francis Strs. On peut mentionner, en outre: la *bourse du Coton,* le *palais de Justice,* la *Barton Academy* (grand édifice à dôme), l'*U. S. Marine Hospital,* le *City Hospital,* la *Providence Infirmary,* le *Medical College,* le *temple maçonnique,* l'immeuble de la *City Bank & Trust Co.,* le *Southern Market & Armory* (marché et arsenal) et la *cathédrale de l'Immaculée Conception.* Sur la Duncan Place, une statue de *Raphael Semmes* (1809 à 1877), commandant du croiseur confédéré l'«Alabama», qui naviguait sous pavillon anglais et qui fut coulé bas par la «Kearsarge», corvette de l'Union, à Cherbourg en 1864; la «question de l'Alabama», ne fut résolue qu'en 1872 en faveur des Etats-Unis. Les plus belles maisons privées sont dans *Government Street.*

Charmante promenade en voiture ou en tramway sur le **Shell Road*, qui côtoie la plage sur une longueur de 13 kil. (lieu de divertissement, Monroe Park; Frederic's Restaur.). — A 10 kil. à l'O. (tramway à vapeur), *Spring Hill* (hôtel), avec un grand «college» catholique romain (185 étudiants). La route passe à un grand couvent. — Excursions de Mobile: à *Point Clear* (Grand Hotel, $ $2^1/_2$), sur la rive E. de la baie, à *Citronelle* (Hygeia Hotel, $ $1^1/_2$), à 30 M. au N. (chemin de fer), à *Alabama Park*, sur la rive O. de la baie, ainsi qu'à *Coden* et à *Bayou la Batre*, sur le golfe du Mexique, à 53 kil. de Mobile.

De Mobile, la ligne passe non loin du *golfe du Mexique,* visible

çà et là à g., et traverse une contrée qui a bien le caractère du Sud, avec des savanes (vastes prairies), des jungles et des forêts de pins, où elle franchit des «bayous» (bras de fleuves marécageux) à plusieurs reprises. Les palmistes et les yeuses se rencontrent fréquemment. — 1028 M. *Grand Bay;* le train entre dans l'*Etat de Mississipi* (l'«Etat des Bayous»). — 1044 M. *Scranton;* la ligne traverse le *Pascagoula River* sur un pont de charpente peu élevé, non loin en deçà de son embouchure dans la baie du même nom. — 1060 M. *Ocean Springs* (Ocean Springs Ho., $ 2 à 5), bain de mer avec deux sources ferrugineuses; puis, un second pont de charpente près de (1064 M.) *Biloxi* (Hôtel de Montross, $ 2 à 3), où Bienville construisit un fort en 1690, avant de transférer sa colonie à Mobile (p. 397). — 1069 M. *Beauvoir,* où Jefferson Davis (p. 387) mourut en 1889. — 1073 M. *Mississippi City,* bain de mer (pêche du maquereau). — 1076 M. *Gulfport* (Great Southern Hotel, 250 ch., dep. $ 1), terminus du Gulf & Ship Island R. R. de Jackson, avec une jetée de chemin de fer longue de 1 kil. 1/2 dans le détroit du Mississipi et un port. Exportation de bois. — 1086 M. *Pass Christian* (hôt.: *Mexican Gulf Hotel, $ 2 1/2 à 5; Crescent, $ 3 à 5; Monsal, Magnolia, $ 2 à 3), séjour d'été le plus grand et le plus distingué de la côte, d'où un long pont de charpente mène à (1091 M.) *Bay St. Louis,* ville de 2872 hab. — 1103 M. *Claiborne;* le train franchit le *Pearl River* et entre dans l'*Etat de Louisiane* (l'«Etat du Pélican», parce qu'un pélican figure dans ses armoiries). La ligne traverse ensuite le déversoir du *lac Pontchartrain* (p. 438), puis la presqu'île qui sépare ce dernier du *lac Borgne.* Le *lac Catherine,* à dr., est un bras du lac Pontchartrain. — 1106 M. *Dunbar,* l'anc. *English Lookout* (bonne pêcherie). — 1117 M. *Lake Catherine Station;* 1123 M. *Chef Menteur.* — 1142 M. *Pontchartrain Junction.* En entrant dans la Nouvelle-Orléans, le train traverse la large rue nommée les «Champs Elysées».

1144 M. *La Nouvelle Orléans,* v. p. 434.

B. Southern Railway et Norfolk & Western Railway, par Chattanooga.

V. la carte, p. 241.

1111 M. en 34 h. 3/4 (prix $ 27 1/2; wagon-lit, $ 6 1/2). SOUTHERN RAILWAY jusqu'à (173 M.) *Lynchburg;* NORFOLK & WESTERN R. R. de là jusqu'à (377 M.) *Bristol;* SOUTHERN RAILWAY jusqu'à (619 M.) *Chattanooga;* QUEEN & CRESCENT ROUTE jusqu'à (1111 M.) la *Nouvelle-Orléans.* — Wagon-lit direct de New York, $ 43, tout compris.

De Washington à (173 M.) *Lynchburg,* v. R. 66 *A.* La ligne traverse un tunnel et commence à monter du côté des *Montagnes Bleues.* A dr., les belles formes des **Otter Peaks* (1180 à 1217 m.; à 11 kil. en voiture de Bedford). — 198 M. *Bedford* (290 m.; Hot. Bedford, $ 2 1/2 à 3), petite ville industrielle de 2416 hab. Ensuite (à dr.), la Randolph-Macon Academy. — 215 M. *Blue Ridge* (378 m.;

hôtel, $ 3), avec des sources d'eau minérale, est le point culminant de la ligne qui redescend ensuite de l'autre côté de la crête.

226 M. **Roanoke** (pron. roénôk; 278 m.; hôt.: **Roanoke*, $ 2½ à 5; *Ponce de Leon,* $ 2½ à 4; *Stratford,* $ 2½; *St. James,* $ 2), dans un beau site des Blue Hills, sur le *Roanoke*, est une ville industrielle de 21 495 hab., et le point de jonction de plusieurs embranch. du Norfolk & Western R. R. (pour *Hagerstown* par la vallée de la Shenandoah, v. p. 406-405; pour *Norfolk,* v. p. 390; pour *Winston-Salem*).

Il y a des sources sulfureuses non loin des stations suivantes. 233 M. *Salem* (307 m.); malle-poste pour (9 M.) *Roanoke Red Sulphur Springs* (Hôtel, $ 2). — 246 M. *Elliston* (381 m.). — 250 M. *Shawsville* (448 m.); malle-poste pour (3 M.) *Allegheny Springs.* — 254 M. *Montgomery;* tramway pour (1 M.) *Montgomery White Sulphur Springs.* — 259 M. *Christiansburg* (612 m.); malle-poste pour (3 M.) *Yellow Sulphur Springs* (Hôtel, $ 2½). — 270 M. *East Radford* (540 m.; Norwood Hotel, $ 2), sur le *New River.*

D'East Radford à Columbus, 409 M., chemin de fer en 14 h. ½. Cette ligne descend le long de la rive g. du *New River*, par les *Alléghanys.* — 22 M. *Pembroke* (494 m.); 26 M. *Big Stone Junction.* — 39 M. *Glen Lyn;* la ligne quitte le New River, monte jusqu'à (65 M.) *Bluefield* et traverse le grand *Pocahontas Coal Field* (terrain houiller). — 76 M. *Blue Stone Junction,* embranch. pour (1 M.) *Pocahontas.* 77 M. *Cooper;* le train passe dans un tunnel, dont les parois se composent de houille. Puis, il descend à l'*Elkhorn* et au *Tug River*, et, près de (158 M.) *Thacker*, il passe dans un long tunnel sous un coin du Kentucky. — 186 M. *Naugatuck;* la ligne longe le *Twelve Pole River* jusqu'à (270 M.) *Kenova* (p. 359), au confluent de l'*Ohio* et du *Big Sandy River*, puis elle franchit l'Ohio et entre dans l'Etat du même nom. — 282 M. *Ironton* (p. 360). — 309 M. *Portsmouth;* la ligne quitte l'Ohio et remonte la vallée de Scioto, où il y a des «mounds» (p. 364) en grand nombre, surtout à (333 M.) *Piketon* et à (358 M.) *Chillicothe* (p. 360). — 378 M. *Circleville.* — 409 M. *Columbus,* v. p. 305.

285 M. *Pulaski* (585 m.; hôt.: Maple Shade Inn, $ 3), petite ville de 2813 hab. avec des usines à fer et des zingueries, se rattache par un embranchement aux riches dépôts de fer oligiste du *Cripple Creek District.* — 298 M. *Max Meadows* (619 m.; Hotel); 306 M. *Wytheville* (683 m.; hôt.: Fourth Avenue, $ 2; Hancock, Boyd, $ 1½), fréquentée en été. Au S. (à g.) s'élèvent les *Lick Mts.,* qui coupent ici la vallée en deux. — 319 M. *Rural Retreat* (785 m.), point culminant de la ligne; 333 M. *Marion* (651 m.), avec l'asile des Aliénés (State Insane Asylum).

377 M. **Bristol** (515 m.; hôt.: *Hamilton, St. Lawrence,* $ 2 à 2½), ville florissante de 4579 hab., avec des fabriques et un commerce de tabac, est située sur la frontière de la Virginie et du *Tennessee.* — La contrée reste pittoresque. 402 M. *Johnson City* (500 m.), avec un hôtel des Invalides (pour 3500 inv.).

De là, un chemin de fer à voie étroite dit «*Cranberry Stem Winder*» passe par le *Doe River Cañon*, profond de 450 m., gravit le *Roan Mt.* et conduit à (26 M.) *Roan Mt. Station* et à (34 M.) *Cranberry.* De Roan Mt. Station, omnibus ($ 2) pour le (12 M.) *Cloudland Hotel* ($ 2½) sur le **Roan Mt.** (1926 m.), habitation humaine la plus élevée à l'E. des Montagnes

Rocheuses. La *vue est fort étendue. Les rhododendrons et les azalées y sont en pleine floraison entre le 20 juin et le 10 juillet. Excursions de là à *Hot Springs* et à (80 M.) *Asheville* (p. 407), par des chemins de montagne.

Au delà de (454 M.) *Greenville,* sur une colline à g., le tombeau du président *Andrew Johnson* (1808-1875). — 566 M. *Morristown* (390 m.), point de jonction d'une ligne pour Asheville et Salisbury (R. 68).

Un court embranchement conduit de là au N. à *Bean's Station*, à 1 M. 1/2 de *Tate Springs* (Hotel, $ 2 1/2 à 3 1/2), dans les *Clinch Mts.* (1280 m.).

Au delà de Morristown, on a de fréquentes échappées sur le *Holston River,* que le train franchit en deçà de Knoxville.

508 M. **Knoxville** (pron. nokseville; 275 m.; hôt.: *Imperial,* $ 2 1/2 à 5; *Cumberland,* $ 2 à 3; *Palace,* $ 1 1/2) est une ville de 32 637 hab. (plus de 50 000 y compris les faubourgs), fondée en 1787, la plus importante du Tennessee oriental et point de jonction de plusieurs lignes (deux gares). Elle occupe un site charmant au milieu des contreforts des *Clinch Mts.,* sur le *Tennessee River,* que forme à 6 kil. en amont la réunion du *Holston* et du *French Broad River.* Knoxville est entourée de carrières, d'où l'on extrait annuellement 600 000 tonnes de beau marbre du Tennessee; la ville se livre à un commerce actif de produits agricoles et possède des fabriques en grand nombre. On remarque entre autres édifices publics: l'*Université de Tennessee* (600 étudiants), l'*Agricultural College,* la *douane,* le *palais de Justice,* l'*Institut pour les sourds-muets,* l'*hôpital,* l'*asile des Aliénés,* le *Knoxville College* (étudiants de couleur) et l'*hôtel de ville.*

Un tramway suspendu (aërial tramway; 107 m. au-dessus du fleuve) conduit à un lieu de divertissement de l'autre côté du Tennessee.

Excursion intéressante pour les alpinistes: en chemin de fer au S. à (16 M.) *Maryville* (Jackson Ho., $ 2) et de là en voiture (25 M.) au pied du **Thunderhead Peak** (1682 m.), un des principaux sommets de la Great Smoky Chain (ascension en 7 à 8 h. aller et retour, avec un guide; *vue). — A l'E., une réserve d'Indiens, où il y a env. 1800 *Cherokis.*

De Knoxville, un embranch. du Southern Railway traversant au N. un tunnel long de 1143 m., qui commence dans le Tennessee, passe sous un coin de la Virginie et aboutit dans le Kentucky, conduit au (65 M.) ***Cumberland Gap** (508 m.), le principal col des *Cumberland Mts.*, entre la Virginie et le Kentucky, et à (69 M.) **Middlesboro** (hôt.: *The Middlesboro,* dep. $ 2; *Cumberland Ho.*, $ 2), petite ville de 4162 hab., avec des usines à fer.

De Knoxville des lignes conduisent aussi à *Louisville* (p. 372), à *Atlanta* (p. 395), etc.

Les cimes des Alléghanys, qui bordent ici l'horizon au S., portent le nom de **Great Smoky Chain** (1500-1800 m.). — 537 M. *Loudon* (248 m.), ancien poste militaire, fondé déjà en 1757 pour refouler les Cherokis, mais détruit par eux en 1760. La ligne traverse le Tennessee et le quitte ensuite. — 563 M. *Athens* (283 m.), avec une école préparatoire de la Grant University (à g.; v. p. 401).

590 M. *Cleveland* (268 m.; Ocoee Ho., $ 2), petite ville industrielle de 3858 hab., où la ligne se bifurque: à g. sur Rome,

Atlanta, Macon et Brunswick (v. ci-dessous), par (15 M.) *Cohutta;* à dr. sur Birmingham et la Nouvelle-Orléans, par Chattanooga.

Puis, le train franchit le *Critico Creek* et traverse un tunnel.

619 M. **Chattanooga** (pron. tchetténoûga; 209 m.; *buffet;* hôt.: *Stanton House,* près de la Central Station, $ 2½ à 5: *Read Ho.,* avec un bon restaur.. ch. dep. $ 1; *Southern Hotel,* $ 2½ à 3; ces deux près de l'Union Station), ville de 30 154 hab., fondée en 1838, sur la rive g. du Tennessee, au milieu d'un district riche en fer, en houille et en bois, est un centre manufacturier de grande importance (valeur des produits en 1900: 12 millions de doll.). Le Tennessee est navigable jusqu'ici durant dix mois de l'année, tandis que des chemins de fer rayonnent de cette ville dans tous les sens. La *Grant University* (méthodiste) est fréquentée par 900 étudiants (y compris l'école préparatoire d'Athens, v. p. 400).

Pendant la guerre de Sécession, Chattanooga a été un point stratégique important. Dans 1st Street, près de Walnut Str., une plaque désigne le quartier général de Grant en 1863. Plusieurs batailles ont eu lieu dans les environs. Pour avoir une idée générale des opérations militaires, le mieux est d'aller au ***Lookout Mt.** (648 m.), qui s'élève au S. de la ville et offre une vue superbe, embrassant sept Etats. On atteint le sommet par le tramway électr., auquel se rattache un funiculaire, ou bien par la route carrossable. Le funiculaire aboutit au grand **Lookout Inn** ($ 3 à 5; 1000 lits, y compris les cottages). De l'extrémité supérieure du funiculaire, un chemin de fer conduit le long de la crête de la montagne, et passe à l'emplacement où eut lieu la «bataille au-dessus des nuages», le 24 nov. 1863; puis au *lac Lunar* (Lunar Lake), au *Sunset Rock* et au (3 M.) *Natural Bridge.* A l'E. s'élève la *Missionary Ridge* (tramway électrique), qui donna son nom à la bataille du 25 novembre 1863, une victoire de Grant qui y fit 6 à 7000 prisonniers. Cette montagne fut prise d'assaut sous le feu de 20 canons par le général Aug. Willich qui n'en avait pas reçu l'ordre; cet acte décida la victoire qui fit perdre le Tennessee au Sécessionnistes. — Au delà de la crête (tramway de Chattanooga, aller et retour, 25 c.) s'étend le champ de bataille de *Chickamauga* (pron. tchikémôga; 19 et 21 sept. 1863), où l'armée des Confédérés commandée par Bragg remporta une victoire sanglante sur les troupes de l'Union sous les ordres de Rosecrans. Les Confédérés perdirent 10000 hommes et les Unionistes 12000. Une grande partie des champs de bataille a été transformée en parc national (*Park Hotel,* près de Crawfish Springs, $ 2). Il y a de nombreux monuments. Les jolies chutes dites *Lulu Falls* se visitent facilement du Lookout Hotel. — Le *National Soldiers' Cemetery,* avec 13000 tombes, est situé à l'E. de la ville.

De Chattanooga à Brunswick, 432 M., chemin de fer (*Southern Railway*), en 13 à 14 h. ½. — 27 M. *Cohutta,* où la ligne se soude à celle de Cleveland (p. 400) et entre dans l'*Etat de Géorgie.* — 80 M. **Rome** (hôt.: *Armstrong Hotel,* $ 2½ à 4½), ville de la Géorgie du N., avec 7291 hab. et de grandes fabriques; point de jonction pour Anniston (p. 396), Attall (p. 402), etc. Notre ligne court ensuite au S.-E., en passant à différents champs de bataille. — 154 M. *Atlanta,* v. p. 395. — 205 M. *Flovilla;* tramway à vapeur pour *Indian Springs* (The Wigwam, $ 2½). — 242 M. **Macon,** v. p. 417. — 281 M. *Cochran.* — 300 M. *Eastman* (De Leitch Ho., $ 2), fréquentée en hiver. — 318 M. *Helena.* — 390 M. *Jesup;* notre train croise la ligne dite Atlantic Coast Line (de Savannah pour le Sud; v. R. 74*A*), et à (410 M.) *Everett,* la Seaboard Air Line (R. 74 *C*). — 432 M. **Brunswick** (*Oglethorpe,* dep. $ 2½), ville de 9081 hab., fréquentée en hiver, est située sur le *Brunswick River,* non loin de son embouchure dans l'Atlantique, avec un port. Le «Wanderer», le dernier négrier qui croisa l'Océan, débarqua à Brunswick sa cargaison de 500 esclaves. Dans le voisinage,

St. Simon's Island (Ocean View, $ $1^1/_2$ à 2) et d'autres points très fréquentés. Bateaux à vapeur pour Savannah et Florida, v. p. 416.

De Chattanooga à Memphis, 310 M., *Southern Railway*, en 10 à 11 h. $^1/_2$. La ligne franchit le Tennessee, entre à (30 M.) *Bridgeport* dans l'Etat d'*Alabama* et tourne à l'O. — 38 M. *Stevenson*, point de jonction d'une ligne pour Nashville (p. 376). — 97 M. *Huntsville* (186 m.; hôt.: Huntsville Hotel, $ $2^1/_2$ à 3, fermé en été; Monte Sano, hôtel d'été sur un contrefort des Cumberland Mts.; 520 m. d'alt.; $ 2 à 4), ville de 15000 hab., jadis la capitale de l'Alabama. Puis, le train repasse le Tennessee. — 122 M. **Decatur** (pron. dekétre; 174 m.; hôt.: *Bismarck*, *American Hotel*, $ 2), ville florissante avec des usines à fer et d'autres fabriques, compte avec *New Decatur City*, 7551 hab. C'est le point de jonction du Louisville & Nashville R. (p. 377). — 165 M. *Tuscumbia*, ville active de 12160 hab., y compris la population laborieuse de *Sheffield* et de *Florence* (sur l'autre rive du Tennessee). La ligne quitte le Tennessee en deçà d'*Iuka* (196 M.; 168 m.), et entre dans l'*Etat de Mississipi*. — 217 M. *Corinth* fut occupée dans la guerre de Sécession par le général Beauregard après la bataille de Shiloh (pron. chaïlô; 16 à 19 kil. au N.; du 6 au 7 avril 1862), qui dura deux jours et dans laquelle le général Johnston succomba, tandis que Grant et Buell y battirent les Confédérés. Rosecrans l'occupa plus tard à la tête des Unionistes, qui repoussèrent une attaque désespérée des Confédérés (3-4 oct. 1862). — 258 M. *Grand Junction* (p. 379). — 310 M. *Memphis*, v. p. 377.

De Chattanooga à *Lexington* et à *Cincinnati*, v. R. 61 *A*.

La ligne pour la Nouvelle-Orléans tourne au S.-O. et traverse l'Alabama (beaucoup de gisements de fer) sur les rails de la *Queen & Crescent Route* (p. 374). — 669 M. *Fort Payne* (262 m.); 705 M. *Attalla* (177 m.), point de jonction de lignes pour Decatur (v. ci-dessus) et Rome (p. 401).

761 M. **Birmingham** (177 m.; hôt.: *Hillmann, Florence,* dep. $ 2; *Metropolitan, Morris,* ch. dep. $ 1; agent cons. de France: M. S. Klotz), ville de 38415 hab. (en 1900; 3086 en 1880) et centre manufacturier important, dans la *vallée de Jones,* a été fondée en 1871 et doit son rapide développement au voisinage du *Red Mountain*, montagne qui contient de la houille et du calcaire, ainsi que les plus riches dépôts de fer oligiste de l'Alabama. La ville possède des laminoirs, des hauts-fourneaux, des fonderies de fer, des fabriques de machines, etc. (valeur des produits en 1900, $ 12581000). Des chemins de fer rayonnent de là dans toutes les directions.

772 M. *Bessemer* (183 m.; Grand Hotel, $ $2^1/_2$), ville de 6358 hab., fondée en 1887, possède également d'importantes mines de fer et de houille. — 817 M. *Tuscaloosa* (48 m.; Hotel McLester, dep. $ 2), ville de 5094 hab., bon spécimen d'une vieille cité du Sud, sur le *Black Warrior River* qui y devient navigable. Ses rues, bordées de jolies maisons de l'époque coloniale, sont ombragées de chênes et elle possède l'Université d'Alabama (400 étudiants). — 892 M. *Cuba;* le train entre dans l'*Etat de Mississipi.* — 918 M. **Meridian** (97 m.; hôt.: *Southern,* $ $2^1/_2$ à 3; *Grand Avenue,* $ 2), ville manufacturière de 14050 hab., point de jonction de lignes pour Vicksburg (p. 378), Corinth (v. ci-dessus) et Mobile (p. 397).

1062 M. *Nicholson;* le train entre dans la *Louisiane.* En deçà de la Nouvelle-Orléans, il franchit le *lac Pontchartrain* (p. 438) sur un pont de charpente long d'env. 11 kil.

1164 M. *La Nouvelle-Orléans,* v. p. 434.

C. **Seaboard Air Line, par Atlanta.**

1191 **M.** Chemin de fer en 36 h.: Richmond, Fredericksburg & Potomac R. R. de Washington à (116 **M.**) *Richmond;* Seaboard Air Line de Richmond à (695 **M.**) *Atlanta;* Atlanta & West Point R. R. de là à (870 M.) *Montgomery;* Louisville & Nashville R. R. de là à (1191 M.) *la Nouvelle-Orléans.* Prix comme à la R. 66 *B.*

De Washington à (116 M.) *Richmond,* v. R. 64; de Richmond à (139 M.) *Petersburg,* v. p. 392. La ligne continue vers le S. — 153 M. *Dinwiddie;* 180 M. *Cochran;* 195 M. *La Crosse.* — 202 M. *Bracey.* Puis nous entrons dans la Caroline du Nord.

214 M. *Norlina,* point de jonction pour *Portsmouth* et *Norfolk* (p. 391). — La ligne se dirige au S.-O. 217 M. *Ridgeway;* 229 M. *Henderson* (3746 hab.), embranch. sur Durham (p. 394); 246 M. *Franklinton;* 256 M. *Wake Forest,* avec un grand collège; 263 M. *Neuse.*

272 M. **Raleigh** (pron. rôli; 98 m.; hôt.: *Yarborough House,* $ $2^1/_2$ à 4; *Dorset,* $ 2), ville de 13 643 hab., capitale de la Caroline du Nord, est située sur un plateau presque au milieu de l'Etat. On y remarque entre autres édifices: le *State House,* dans l'Union Square, au centre de la ville, le *St. Mary's College,* avec de jolis jardins, le *Peace Institute,* la *Baptiste University* (ces trois pour étudiantes), l'*Agricultural et Mechanical College* (500 étudiants), la *Shaw University* (490 étudiants de couleur), l'*asile des Aliénés,* le *musée géologique* et la *poste.* La visite des trois *cimetières* (Old, Confederate et Federal Cemeteries) est intéressante; jolies vues.

De Raleigh à *Durham* et à *Greensboro,* à *Goldsboro* et à *Norfolk,* v. p. 394.

Au delà de Raleigh, la ligne continue au S.-O. 303 M. *Moncure;* embranch. sur *Pittsboro.* — 315 M. *Sanford,* où notre ligne croise les Atlantic Coast et Southern Railways.

328 M. *Cameron,* embranch. au N.-O. sur (10 M.) *Carthage.* — 341 M. **Southern Pines** (180 m.; hôt.: **Piney Woods Inn,* $ 2 à 4; *Southern Pines Ho ,* $ 2 à 4, ouvert toute l'année), agréable séjour d'hiver, au milieu de vastes forêts de conifères (température moyenne: 6° $^1/_2$ C.).

De Southern Pines un petit chemin de fer conduit (à l'O.) par des jardins de pêchers à (6 **M.**) *Pinehurst* (hôt.: Carolina, dep. $ 5; Holly Inn, $ $2^1/_2$; Harvard, $ 2), séjour d'hiver, en pleine forêt de pins, avec un casino, un parc (gros gibier), etc.

370 M. *Hamlet* (buffet), point de jonction de la ligne dite Seaboard Air Line pour la Floride (R. 74 *C*). — 395 M. *Wadesboro,* où nous croisons l'Atlantic Coast Line. — 428 M. *Monroe;* embranch. sur (104 M.) *Rutherfordton.* — 435 M. *Waxhaw;* nous entrons dans la *Caroline du Sud* (p. 394). — 447 M. *Catawba;* notre ligne croise l'Ohio River & Charleston Railway. — 461 M. *Chester;* on croise le Southern Railway de Charlotte à Columbia, et à (484 M.) *Carlisle* un autre tronçon de la même ligne, menant de Columbia à Spartanburg (p. 394). — 513 M. *Clinton,* autre point de jonction

train y franchit. La ligne longe plus loin le bras S. (à g.). La vallée de la Shenandoah se bifurque ici autour du *Massanutton Mt.* (une ramification des Alléghanys), qui se montre ensuite à dr. — 62 M. *Front Royal.*

88 M. **Luray** (250 m.; hôt.: *Mansion Inn, Lawrence,* $2), petite ville de 1150 hab., dans un beau site sur le *Hawksbill,* est fréquentée par les nombreux visiteurs de la caverne de Luray.

De la gare (1 place dans la voit., 35 c. aller et retour) on suit la rue principale du village, jusqu'à ce qu'on aperçoive à dr., au bout de 15 à 20 min., la colline en forme de cône, dans laquelle se trouve la caverne (entrée, $1; après 8 h. du s., $1 1/2; l'illumination électrique se paie à part en hiver; description de la caverne, 25 c.). La ***caverne de Luray** (*Luray Cavern*) est une des plus belles grottes à stalactites et elle surpasse même à cet égard les fameuses grottes d'Adelsberg. On a donné des noms caractéristiques aux formations stalactitiques les plus remarquables, dont la couleur est souvent aussi belle que la forme. Quelques-unes des galeries souterraines sont très spacieuses et très hautes. Il y a de petits lacs, des rivières et des sources. La grotte a une température agréable de 12 à 14° C. et des chemins secs et commodes. La visite demande 2 à 3 h.

On recommande aussi l'ascension du **Stony Man** (1229 m.), une des cimes les plus élevées des Montagnes Bleues, à 8 kil. à l'E. de Luray, avec une vue splendide (un jour; on peut monter à cheval presque jusqu'en haut); gîte au Stony Man Camp ($2), près du sommet.

Au delà de Luray, la vallée devient de plus en plus belle. — 106 M. *Shenandoah,* avec des usines à fer et des ateliers de matériel de chemin de fer. — 129 M. *Grottoes* ou *Shendun* (342 m.; Hotel Fulton, $2), station pour les grottes dites *Grottoes of the Shenandoah* (*Weyer* et *Fountain Caves*), à 10 min. de la gare.

Les grottes (entrée, $1), qui sont éclairées à la lumière électrique, se visitent commodément en 2 à 3 h. Leurs formations stalactitiques le cèdent à peine à celles de la caverne de Luray.

143 M. *Basic City* (hôt.: Belmont, $2; Brandon Hotel, $2 à 3), colonie industrielle de date récente, est le point d'intersection de la ligne du Chesapeake & Ohio Railway (p. 358). — 167 M. *Vesuvius* (433 m.), avec les *Crabtree Falls.* — 185 M. *Buena Vista* est également une des petites villes, fondées depuis peu pour exploiter les richesses minières de cette contrée. La ligne franchit le *South River.*

198 M. *Natural Bridge Station* (232 m.), sur le *James River,* à 4 kil. du *pont naturel* (voitures des hôtels à la gare, 50 c.). C'est aussi une station du Chesapeake & Ohio Railway.

Le ***pont naturel de Virginie** (*Natural Bridge of Virginia;* 460 m. d'alt.) est une énorme arche monolithe en pierre calcaire (haute de 65 m. et large de 30 m.), qui traverse la gorge du *Cedar Brook.* Il est probable qu'elle est le reste de la voûte écroulée d'une grotte, sous laquelle le ruisseau passait à l'origine. Le pont se trouve dans un site pittoresque formé d'un beau cirque de montagnes; à côté, plusieurs hôtels (*Appledore-Pavilion,* $2 1/2 à 3). Le *parc* comprend les cinq collines dites *Lebanon, Mars Hill, Mt. Jefferson, Lincoln Heights* et *Cave Mt.*

Le sentier qui conduit au pied du pont (entrée, 50 c.) descend le long d'un ruisseau bouillonnant, que surplombent de grands thuyas. L'*arche vue d'en bas est grandiose. Parmi les noms inscrits sur le côté de l'arche se trouve celui de George Washington (du côté O., haut d'env. 7 m. 50). On passe sous l'arche et l'on suit le sentier qui remonte

vallée jusqu'aux (20 min.) *Lace Falls*, chutes petites, mais jolies, en passant à la *Saltpetre Cave*, au *Hemlock Island* et au *Lost River*. Ensuite, on revient à l'entrée et l'on suit la route qui passe sur le pont, pour jouir de la *vue du haut de l'arche (*Pulpit Rock*, *Cedar Cliff*, etc.). Du pont, un sentier intéressant longe le bord du *Rock Rimmond* et conduit au haut de la rive dr. (O.) de la gorge du Cedar. — On continue à suivre la route et l'on aperçoit bientôt la tour au sommet du (1 kil.) *Mt. Jefferson*, avec une vue superbe sur les Montagnes Bleues (à l'E.), les Otter Peaks (au S.-E.; p. 398), le Purgatory Mt. (au S.), le House Mt. (au N.) et le North Mt. (à l'O.).

239 M. *Roanoke*, et de là à (390 M.) *Bristol*, v. R. 66 *B*.

68. De Salisbury à Asheville et à Morristown.

228 M. SOUTHERN RAILWAY: à (141 M.) *Asheville*, en 4 h. 1/2 à 5 h. 1/2 (prix, $4.60; wagon-lit, $2); à (228 M.) *Morristown*, en 6 h. 1/2 à 9 h. (prix, $7.50; wagon-lit, $2). De New York à Asheville, en 21 à 25 h. (prix, $21.45; wagon-lit, $5).

Cette ligne conduit aux beaux paysages de la **Caroline du Nord-Ouest** (»Land of the Sky« ou »Pays du Ciel«), plateau long de 400 kil. et large de 40 kil., avec une altitude moyenne de 600 m., et borné à l'O. par la *Great Smoky Chain* (p. 400), à l'E. par les *Montagnes Bleues* (p. 398). Il est traversé par plusieurs ramifications de la chaîne principale (entre autres: les *Black*, *Balsam*, *Pisgah*, *Cowee* et *Nantahala Mts.*), qui sont en partie plus élevés que cette chaîne elle-même (les Black Mts. comprennent à eux seuls 19 cimes, hautes de plus de 1800 m.), et arrosé par des fleuves en grand nombre (entre autres: le *French Broad*, le *Pigeon*, le *Tuckaseegee* et le *Little Tennessee River*), qui prennent leurs sources dans les Montagnes Bleues et dont les cours à la chute rapide se fraient un passage à travers la Great Smoky Chain et vont se précipiter dans le Mississipi. La région se trouve ainsi divisée en plusieurs vallons, qui offrent une inépuisable variété de jolis paysages. Les plus hautes montagnes en sont boisées jusqu'au sommet.

Salisbury, v. p. 394. Le train court à l'O. 26 M. *Statesville* (290 m.), point de jonction de lignes pour *Taylorsville* et *Charlotte* (p. 398). Près de (38 M.) *Catawba*, le train franchit le *Catawba*. — 48 M. *Newton* (326 m.). La principale chaîne des *Montagnes Bleues* (p. 398) se montre bientôt à dr., tandis qu'à g. plusieurs de ses contreforts deviennent visibles au loin. — 58 M. *Hickory* (347 m.; hôt.: Hickory Inn, $2 à 3; dîn. 75 c.).

De Hickory, un chemin de fer à voie étroite mène à (20 M.) *Lenoir* (hôt.: Lenoir Inn, Clark, Commercial, tous, $2), d'où l'on va en voiture, en 4 h., à **Blowing Rock** (hôt.: *Blowing Rock Hotel*, $2 à 2 1/2; *Green Park Ho.*, dep. $2), à 3 kil. de la montagne du même nom (1220 m.), dont le sommet taillé à pic offre une *vue superbe, comprenant le *Grandfather* (1796 m.) à l'O., le *Pilot Mt.* (743 m.), à 160 kil. à l'E., le *King's Mt.* (503 m.) au S. et le *Mt. Mitchell* (p. 407) au N. Dans les environs, plusieurs jolies cascades.

79 M. *Morganton* (361 m.); à g., le grand asile des Aliénés. — 111 M. *Old Fort* (442 m.); le train s'engage dans la région montagneuse proprement dite et monte rapidement dans une gorge sauvage, dont les parois de rocher sont complètement tapissées de rhododendrons (floraison en juin). La construction de la ligne, avec ses nombreux lacets, ses tunnels, ses tranchées et ses ponts, a présenté les plus grandes difficultés; il y a un passage où quatre voies

ferrées se surplombent presque à pic. A l'extrémité supérieure de la gorge, la ligne passe dans un long tunnel et atteint le plateau de la *Caroline du Nord-Ouest* (p. 406). — 125 M. *Black Mt. Station.*

A 3 kil. de là (bon chemin de voit.), *Montreat* (Hotel Montreat, $3), dans un beau site sur la Swannanoa supérieure. Point de départ pour le *Mt. Mitchell* (v. ci-dessous) et d'autres cimes.

139 M. *Biltmore* (v. ci-dessous).

141 M. **Asheville.** — Hôtels: *Battery Park Hotel*, sur une colline au-dessus de la ville, $4; *Kenilworth Inn*, à 3 kil. d'Asheville, près de Biltmore (v. ci-dessous), $5; **The Manor*, avec des cottages, dans l'Albemarle Park, $3 à 4; *Victoria Inn*, $2½ à 3½, dans un site élevé, avec vue; *Swannanoa*, $2½; *Berkeley*, dep. $2; *Glen Rock*, à la gare, $2. — Tramway électrique: pour la gare (2 kil. ½ du centre de la ville), *Biltmore* (v. ci-dessous) et d'autres faubourgs (5 c.).

Asheville (717 m.), ville de 14 694 hab., dans un beau site, au confluent du *Swannanoa* et du *French Broad River* et entre les monts Black et Balsam, est la ville principale de la Caroline du N.-O.; c'est une station climatique très fréquentée en été et en hiver par les phtisiques et les névropathes (env. 70 000 étrangers par année; saison, de juillet à août et de février à mars). La température moyenne est de 22° C. en été, de 4° au-dessus de zéro en hiver, et de 12° au printemps. Le climat est sec et le ciel généralement serein; il n'y fait presque jamais assez mauvais temps pour forcer les patients à garder la chambre. Les environs offrent quantité d'excursions intéressantes.

Promenades. A *Beaumont*, à 10 min. à l'E.; les jardins sont ouverts au public. — A *Fernihurst*, à ½ h. au S., au confluent du Swannanoa et du French Broad River (ouvert t. l. jours, sauf le dim.). — A *Richmond Hill*, à 4 kil. au N.-O. (ouvert t. l. jours). — Au *Gouche's Peak* (5 kil.) et à l'*Elk Mt.* (8 kil.), au N. de la ville, avec d'excellents points de vue

A 3 kil. au S.-E. d'Asheville, non loin de Biltmore Station (v. ci-dessus), ***Biltmore,** la résidence vraiment princière de George W. Vanderbilt (p. 60). Le *château*, construit par Richard M. Hunt pour 4 millions de doll., s'élève sur une terrasse longue de 215 m. et large de 90 m. (vue; belles tapisseries). Près de là un village modèle bâti tout autour d'une pelouse. Dans le *parc*, qui a une superficie de 400 kil. car. et qu'on peut visiter les mardi, jeudi et samedi, de midi à 6 h. en demandant un permis aux bureaux du village de Biltmore, le propriétaire fait des essais de sylviculture à l'instar de celle d'Europe. La majeure partie du domaine a été affermée à la *Kenilworth & Pisgah Forest Shooting & Fishing Association*, dont les membres sont amateurs de pêche et de chasse.

Promenades en voiture. Au *Swannanoa Drive*, qui côtoie, sur une longueur de plusieurs kil., le fleuve aux rives bien boisées et tapissées de rhododendrons, de kalmies et d'autres fleurs. — A la *Tahkeeostee Farm*, à 5 ou 8 kil. à l'O. — Aux *Sulphur Springs*, à 7 kil. au S. (tramway électrique, 15 c.). — Au ***Hickory Nut Gap,** défilé pittoresque, où le Broad River s'est frayé un passage à travers les Montagnes Bleues, à 22 kil. au S.-E. A 14 kil. de l'entrée de la gorge, le *Chimney Rock*, rocher bizarre (à côté, deux petits hôtels); en face, le *Bald Mt.* (1176 m.). Les *Pools* et les *Hickory Nut Falls* (396 m.) méritent une visite. — A 16 kil. au S. d'Asheville se trouve *Arden Park* (Hotel, $2).

Excursions et courses de montagne. Au **Mt. Mitchell** ou *Black Dome* (2046 m.), sommet le plus élevé à l'E. des Montagnes Rocheuses, situé dans les Black Mts., à 29 kil. à l'E. d'Asheville. On parvient au pied du mont en voiture, le long du Swannanoa, ou bien on va en chemin de fer jusqu'à la *Black Mt. Station* (v. ci-dessus). L'ascension (pénible, mais sans danger) demande 5 h. et on couche généralement dans une

petite caverne près de la cime. Le sommet offre une *vue splendide. Il doit son nom au *professeur Elisha Mitchell*, qui périt en mesurant la hauteur de cette montagne en 1857; il a été inhumé au sommet. — Au ***Mt. Pisgah** (1755 m.), une des montagnes les plus élevées des environs d'Asheville (à 29 kil. au S.-O.) et d'où l'on a une vue superbe sur la vallée du French Broad. On couche dans une ferme au pied de la montagne, d'où l'on atteint le sommet à chev. en 2 h. — Au **Craggy Mt.** (1857 m.), un contrefort des Montagnes Bleues (à 22 kil. à l'E.), dont l'ascension se fait à chev. en 2 h., surtout en juin, où il y a des champs entiers de rhododendrons, de kalmies, d'azalées et de bruyère en pleine floraison. — Au ***Caesar's Head** (1220 m.), un autre contrefort des Montagnes Bleues, à 72 kil. au S. d'Asheville; on y va en voiture, ou bien en chemin de fer jusqu'à *Brevard* (v. ci-dessous) et de là en voiture. Au sommet, un bon hôtel ($2). Au S., où la montagne forme un précipice profond de 450 m., la vue s'étend à 150 kil. de distance sur les dépressions de la Caroline du Sud et de la Géorgie. — D'Asheville on visite encore: *Hot Springs* (v. ci-dessous), *Highlands* (p. 395), *Roan Mt.* (p. 399), *Tryon* et *Blowing Rock* (p. 406).

D'Asheville à Spartanburg, 70 M., chemin de fer en 3 h. 1/3 à 3 h. 3/4. Le train court au S.-E., passe par (22 M.) *Hendersonville* (660 m.; hôt.: The Wheater, dep. $3; Imperial Hotel, dep. $2 1/2), point de jonction d'une ligne pour Lake Toxoway (v. ci-dessous), et s'engage plus loin dans le ***Saluda Gap**, gorge étroite, pittoresque et tapissée de rhododendrons, par laquelle il descend à pic (vue à g.). — 70 M. *Spartanburg*, v. p. 394.

D'Henderson à Lake Toxoway, 48 M., *Transylvania Railroad* en 2 h. 2/3. Cette ligne pénètre au centre de la belle contrée dite «*Sapphire Country*» qui est parsemée de lacs (env. 900 m. d'alt.). — *Brevard* (Franklin Inn, $2 1/2), station pour (26 kil.) *Caesar's Head* (v. ci-dessus). — 48 M. **Lake Toxoway** (**Toxoway Inn*, $3). Le *Mt. Toxoway* (1100 m; The Lodge, $2; ascension commode) offre une vue s'étendant jusqu'aux Smoky Mts. du Tennessee (p. 400). Le *lac Fairfield* (Fairfield Inn, $3 à 4) et le *lac Sapphire* (Hôtel, $2 1/2) sont chacun à 11 kil. de Lake Toxoway.

D'Asheville à Murphy, 124 M., chemin de fer en 6 h. 3/4. Cette ligne tourne au S.-O. — 28 M. *Waynesville* (840 m.; White Sulphur Springs Ho., dep. $3) est située au milieu des *Balsam Mts.*, dont cinq sommets s'élèvent à plus de 1800 m. dans son voisinage immédiat. — 36 M. *Balsam* (buffet). — 49 M. *Dillsboro*, à 32 M. au N. de *Highlands* (p. 395). — 124 M. *Murphy*.

Au delà d'Asheville le train pour Morristown court au N. par la belle vallée du *French Broad River* (jolies échappées à g.). — 153 M. *Alexander*.

179 M. **Hot Springs** (404 m.; **Mountain Park Hotel*, $2 1/2 à 5), situé dans une riante vallée large de 1 kil. 1/2 au milieu de montagnes hautes de 900 à 1200 m., est depuis longtemps fréquenté pour ses sources thermales et son climat tempéré (l'hiver y est plus doux qu'à Asheville). Les sources (29°-40° C.) sont efficaces contre les rhumatismes, la goutte, la sciatique, etc. Les hauteurs environnantes invitent à nombre de jolies promenades à pied, tandis que les courses en voiture se bornent aux rives du fleuve. Le *Round Top* (561 m.), au N. au delà du fleuve, se gravit facilement en 1/2 h. et offre une vue excellente.

184 M. *Paint Rock* (389 m.), où le French Broad s'est frayé un passage dans une gorge entre la *Great Smoky Chain* à g et les *Bald Mts.* à dr. La ligne entre dans l'*Etat de Tennessee* (p. 375).

228 M. **Morristown** (*Virginia Ho.*, $2), point de jonction de la ligne de *Washington* à *Chattanooga* (v. R. 66 *B*).

69. De Richmond à Charleston.

A. Par Weldon.

396 M. Atlantic Coast Line, en 9 h. 3/4 à 14 h. 3/4 (prix, $ 12.35; wagon-lit, $ 3). Cette route est une partie de la ligne côtière de l'Atlantique, de New York à la Floride (v. R. 74 *A*; de New York à *Charleston*, en 19 h. 1/4 à 26 h.; prix, $ 20.50; wagon-lit, $ 4.50).

De *Richmond* à (23 M.) *Petersburg*, v. p. 392. — On aperçoit les restes des redoutes de la guerre de Sécession (p. 393). — En deçà de (76 M.) *Pleasant Hill*, le train entre dans l'*Etat de la Caroline du Nord*. — 84 M. *Weldon* (21 m.); la ligne croise celle dite *Seaboard Air Line* de Norfolk (p. 390). Ensuite, elle traverse un pays plat, bordé d'immenses forêts de pins. — 121 M. *Rocky Mount;* embranchements sur Norfolk (p. 390) au N.-E. et sur (75 M.) *Plymouth* à l'E., au bord de l'*Albemarle Sound*. — 137 M. *Wilson,* où la ligne se bifurque: le «Short Cut» continue tout droit, tandis que la ligne pour (24 M.) *Goldsboro* (v. p. 394) et (108 M.) *Wilmington* se détache à g.

Wilmington (hôt.: *Orton*, $ 2 1/2; *Ocean View*, $ 2 1/2; *Sea Shore Hotel*, $ 2 1/2), la plus grande ville de la Caroline du Nord (20 976 hab.), sur le *Cape Fear River*, à 30 kil. de l'Atlantique, se livre à un important commerce d'exportation; service régulier de bateaux à vapeur pour New York, Philadelphie et Baltimore. L'*Atlantic Coast Line* y a ses principaux ateliers. — Embranch. au N. sur (81 M.) *Newberne* (p. 394).

163 M. *Selma,* point de jonction d'une ligne pour *Raleigh* (p. 394). — 211 M. *Fayetteville,* embranchements au N.-O. sur *Sanford* et Greensboro (p. 394), au S.-O. sur *Bennettsville* et au S.-E. sur *Wilmington* (v. ci-dessus).

Sur la ligne de Bennettsville, à 25 M. de Fayetteville, *Red Springs* (Townsend Hotel), séjour fréquenté avec deux sources minérales. En été, voiture pour *Southern Pines* (p. 403).

243 M. *Pembroke,* embranch. sur Charlotte (p. 394). — 281 M. *Pee Dee Junction,* où débouche un embranchement venant de Wilmington (v. ci-dessus). — 294 M. *Florence* (Central Hotel, $ 2 à 3), ville de 4647 hab., avec un marché au coton assez important; centre de voies ferrées. La ligne y fait un violent coude à g. (S.). — 342 M. *Lane's;* embranch. sur (37 M.) *Georgetown,* vieille petite ville avec un port (400 hab.). — 390 M. *Ashley Junction* (v. p. 414).

396 M. *Charleston,* v. p. 410.

B. Par Charlotte et Columbia.

520 M. Southern Railway en 14 h. 3/4 (prix comme ci-dessus).

Richmond, v. p. 385. Le train franchit le *James*. 1 M. *Manchester* (p. 385); la ligne tourne au S.-O. et passe à des plantations de tabac en grand nombre. — 53 M. *Burkeville* (158 m.); la ligne croise celle du Norfolk & Western R. R. (R. 65 *C*). — 73 M. *Keysville* (190 m.). — 90 M. *Randolph;* le train traverse le *Staunton River*. — 109 M. *South Boston.* La ligne longe ensuite le *Dan River* jusqu'à (141 M.) *Danville* (p. 394); de là à (282 M.) *Charlotte,* v. p. 394.

La ligne se détache à g. de celle pour la Nouvelle-Orléans (R. 66 *C*) et franchit la *Catawba*, au delà du (299 M.) *Fort Mill.* — 307 M. *Rock Hill*; 326 M. *Chester*.

391 M. **Columbia** (90 m.; hôt.: *Wright*, $ 2 à 4; *Columbia Hotel*, dep. $ 2 1/2; *Caldwell House*, $ 2), ville de 21 108 hab., fondée en 1787, capitale de la Caroline du Sud dep. 1796, avec de grandes fabriques (quincaillerie, machines, voitures, etc.), est située sur la rive g. élevée du *Congaree*, dans le district des *Pine Barrens*. Parmi les édifices publics, le plus important est le **State House*; à côté, un beau monument du «Palmetto Regiment» qui se distingua dans la guerre du Mexique (1846). On remarque, en outre: le *palais de Justice*, l'*hôtel de ville*, l'*asile des Aliénés*, la *maison pénitentiaire* et le «*College*» *de la Caroline du Sud* (225 étudiants). Les jardins de l'*Executive Mansion* (résidence du gouverneur) et de l'*Arsenal Hill* offrent de belles échappées sur la vallée. Jolies promenades dans les *Fair Grounds* et dans le *Sydney Park*. — Des chemins de fer conduisent de Columbia à (67 M.) *Spartanburg* (p. 394) et à *Augusta* (p. 423).

Le train court ensuite à travers une contrée plate et boisée. — 414 M. *Kingsville*, embranchements sur (38 M.) *Camden* (p. 419) et sur (24 M.) *Sumter*. — 457 M. *Branchville* (buffet).

520 M. *Charleston*, v. ci-dessous.

70. Charleston.

Hôtels: *St. John* (pl. d; B 2), $ 2 1/2 à 6; *Argyle* (pl. b; B 2), Meeting Str., $ 3 à 5; *Charleston Hotel* (pl. a; B 2), Meeting Str.; *Calhoun* (pl. c; B 2), ces deux fermés en 1904.

Tramways électr. (5 c.), dans les rues principales et pour plusieurs faubourgs. — *Omnibus* aux trains principaux (aller et retour, 50 c.).

Bateaux à vapeur pour *New York* (50 h.; $ 20), *Boston*, *Savannah*, *Georgetown*, *Beaufort* et *Jacksonville*. Un petit bateau à vapeur fait deux fois par jour le service du Custom House Wharf (quai de la Douane) à *Mount Pleasant*, à *Sullivan's Island* et au *Fort Sumter* (aller et retour en 1 h. 1/2; $ 1).

Poste (Post Office; pl. P; B 2), au coin de Meeting St. et de Broad Str. — *Grand Opera House*, Meeting Str. — *Académie de Musique*, King Str.

Charleston (pron. tchârlst'n), la plus grande ville de la Caroline du Sud (55 807 hab., dont plus de la moitié de couleur) et l'un des ports de mer les plus importants du S. des Etats-Unis, est située à la pointe de la presqu'île étroite formée au confluent des fleuves *Ashley* et *Cooper*, à env. 10 kil. de l'Atlantique. Elle a de jolies maisons et la végétation y est semi-tropicale. Ses rues principales sont bien pavées. Grâce à ses deux jetées (Jetties, au delà de pl. F 4), le port, commandé par des forts modernisés en partie (p. 411), a acquis une profondeur de 9 m.

C'est en 1679, que la première colonie vint s'établir sur l'emplacement de cette ville nommée en l'honneur de Charles II d'Angleterre. De 1685 à 1686, la population s'accrut d'un grand nombre d'immigrants huguenots Charleston joua un rôle important dans la guerre d'Indépendance et repoussa en 1776 une attaque dirigée sur le *Sullivan's Island* (pl. F 3), mais

CHARLESTON

1 : 67.500

Statute Mile

Kilomètres

Depths in Mètres

A Museum	A 2	H Gibbes Memor! Art Gall.y	B 2
B Circular Church	B 2	I Huguenot Church	B 2
C City Hall	B 2	J Jail	B 2
D City Hospital	A 2	K Market Hall	B 2
E College of Charleston	B 2	L Medical College	B 2
F Court House	B 2	M Old Marine Hospital	B 2
G Custom House	B 2	N Orphan House	B 1
		O Porter Milit.y Academy	A 1
		P Post Office	B 2
		Q Roper Hospital	B 2
		R St John's Cathedral	B 2
		S St Michael's Church	B 2
		T St Philip's Church	B 2
		U St Xavier's Infirm.y	A 2
		V White Point Garden	B 3
		W Women's Ex.	B 2

Enston Home

Hampton Park

Public Cemetery

Citadel

Union Rw. Sta.

Town Creek

Drum I.

R.R. Wharf

Wharves

COOPER RIVER

ASHLEY RIVER

Hog Island

Hog Island Channel

Shutes' Folly I.

Castle Pinckney

Folly Island Channel

Middle Ground

Ft Ripley Shoal

Lighthouse

Rebellion Road

South Channel

Quarantine Ground

Ft Johnson

Ft Sumter

Light Beacon

Mount Pleasant

Sullivan's I.

Moultrieville

The Cove

Isle of Palms

Jetties

Jetty

Cumming's Pt

Shell Pt

James I. Creek

JAMES ISLAND



elle fut prise par Sir Henry Clinton après une résistance opiniâtre. Les Confédérés commencèrent la guerre de Sécession à Charleston par le bombardement du *Fort Sumter* (v. ci-dessous; le 12 avril 1861); dans les années suivantes, les troupes de l'Union attaquèrent à plusieurs reprises la ville, qui fut enfin évacuée le 18 février 1865. En 1886, Charleston fut ravagée par un tremblement de terre.

Avant la guerre, Charleston était le premier port d'Amérique pour le commerce du coton. Bien qu'elle exporte encore des quantités considérables de coton et de riz, elle doit surtout sa prospérité actuelle à la découverte de grands dépôts d'excellents phosphates non loin de l'Ashley River (valeur de l'exportation annuelle y compris les engrais artificiels, 10 millions de doll.; la visite des mines de phosphate est intéressante). Charleston se livre aussi à un commerce considérable de bois, de riz, de fruits et de légumes et elle fabrique de la farine, des voitures, des machines et d'autres articles (valeur des produits en 1900, $ 9562500).

De la *gare* (pl. B 1) on suit au S. MEETING STREET (pl. B 1-2), où se trouvent beaucoup de maisons de gros, et l'on parvient bientôt au *Marion* ou *Citadel Square*, avec une statue de *John C. Calhoun* (pron. kellhoûn; 1782-1850), homme d'Etat de la Caroline du Sud. Du côté N., la grande **académie militaire de la Caroline du Sud** *(South Carolina Military Academy)*, appelée d'ordinaire la *Citadelle* (pl. B 1), et dont les cadets ont joué un rôle important dans la guerre de Sécession (v. ci-dessous). — Puis à g. dans Meeting Str., la *halle* (pl. K) qui mérite d'être vue entre 6 h. et 9 h. du m., la *Circular Church* (pl. B), la *Gibbes Memorial Art Gallery* (pl. H) et le *Commercial Club* (à dr.). Au point d'intersection de Meeting Str. et de Broad Str., un groupe d'édifices publics remarquables: à dr. le *palais de Justice* (pl. F) et la *poste* (Post Office; pl. P), un bel édifice en granit; à g. l'*hôtel de ville* (pl. C), avec d'intéressants portraits, et l'église dite **St. Michael's Church** (pl. S).

Pendant le siège, cette église, construite d'abord de 1752 à 1761, a été atteinte six fois par les boulets des Unionistes, gravement endommagée par une cyclone en 1885 et presque détruite par le tremblement de terre de 1886. On l'a reconstruite depuis. Le beau clocher, avec une bonne sonnerie, offre une vue superbe.

Devant l'hôtel de ville, une statue de *William Pitt*, érigée en 1770, et dont le bras droit a été emporté par un boulet anglais en 1780.

Meeting Str. passe plus loin à beaucoup de jolies maisons entourées de parterres et mène au ***White Point Garden** (pl. V; B 3), avec de belles yeuses et une vue charmante sur l'Ashley River. Le *Jasper Monument* rappelle un acte de bravoure de la défense du Fort Moultrie (v. ci-dessous) en 1776. A côté, un buste en bronze de *Wm. Gilmore Simms* (m. 1870) et une tour ronde en blocs de phosphate (v. ci-dessus). A l'E., la **Battery** *(Batterie)*, large esplanade, longue de 450 m., avec une belle vue sur le port et les forts.

Dans l'île, en face de la Battery, se trouve le *Castle Pinckney* (pl. C 2), et plus bas, le *Fort Ripley* (pl. CD 3). Puis, à g., dans le Sullivan's Island (p. 412), le *Fort Moultrie* (pl. F 3), et en face, à dr., dans le James Island, le *Fort Johnston* (pl. D 4). Le *Fort Sumter* (pl. F 4) se trouve dans une petite île au milieu de l'entrée du port. Le premier coup de canon de la guerre de Sécession a été tiré par une batterie établie dans le *Morris Island* (au delà de pl. E 4) par les cadets de la Citadelle (v. ci-dessus), et dirigé contre un vaisseau qui devait apporter des renforts aux Unionistes du Fort Sumter (le 9 janvier 1861). Le 12 avril, le Fort Moultrie et les

autres batteries ouvrirent le feu sur le Fort Sumter, qu'occupait le major Anderson avec un petit détachement d'Unionistes, et le forcèrent à capituler le 14 avril. En 1863, la flotte fédérée attaqua le port et commença le bombardement des forts et de la ville, qui dura presque sans interruption jusqu'à l'évacuation définitive de Charleston en 1865. On dut abandonner le Morris Island, mais les Forts Sumter et Moultrie résistèrent victorieusement à toutes les attaques. — Bateau à vapeur pour le Fort Sumter, etc., v. p. 410.

De la Battery, on suit au N. la route dite de l'East Bay (pl. B 1,2) jusqu'à la **Douane** (*Custom House;* pl. G, B 2), édifice en marbre blanc, dont la façade postérieure offre une bonne vue du port. La visite des *presses à coton* (Cotton Compresses; p. 378; défense de fumer) est intéressante.

Parmi les établissements de bienfaisance de Charleston, le plus remarquable est l'**Orphelinat** (pl. N, B 1), fondé en 1792, qui passe pour être la plus ancienne institution de ce genre en Amérique. L'*Enston Home* (au delà de pl. A 1), dans King Str., se compose d'un groupe de 40 cottages avec une église.

On remarque, en outre: le *College* de Charleston (pl. E, B 2), fondé en 1788; l'église dite *St. Philip's Church* (pl. T, B 2), Church Str., avec un cimetière où est le tombeau de Calhoun (p. 411); la *St. Finbar's Cathedral* (catholique; pl. R, B 2), reconstruite en 1890; la vieille *église des Huguenots* (pl. I, B 2), le *Medical College* (école de Médecine; pl. L, B 2), l'anc. *poudrière*, la *Porter Military Academy* (pl. O, A 1), l'*Auditorium* (pl. A, A 2), auj. fermé, et le *Roper Hospital* (pl. Q, B 2). L'*école normale* (Avery Normal School) compte 400 étudiants de couleur.

Au N. de la ville, à 5 kil. de l'hôtel de ville (tramway, 10 c.; voiture, aller et retour, $ 5), le ***Magnolia Cemetery**, cimetière dont les yeuses drapées de mousse d'Espagne, les belles azalées, les magnoliers, les camélias, les amandiers, etc., méritent d'être vus (surtout en mai et en juin). Il y a une yeuse dont les branches ont une longueur de 30 m. et une autre qui a une circonférence de 5 m. — Le *Hampton Park* (pl. A 1) s'étend au N. O. de la ville (au delà de pl. A 1).

Au printemps (de mars à mai), les ***jardins de Magnoliers** d'*Ashley*, à 19 kil. de la ville (chemin de fer ou bateau à vapeur) sont fort remarquables, surtout à cause de leurs admirables azalées, qui atteignent parfois une hauteur de 5 à 6 m. et qui sont couvertes d'éclatantes fleurs panachées. Les yeuses, les magnoliers et les camélias y sont aussi fort beaux.

L'**église de St. James's Goosecreek*, construite en 1711, se trouve au milieu d'une forêt à 1 M. d'*Otranto Station*, à 15 M. de Charleston. C'est à Otranto qu'habitait le Dr. Alex. Garden (1730-1791), d'après lequel Linné nomma la gardénie. — *The Oaks* (les Chênes), une ferme située dans le voisinage de l'église, doit son nom à une allée de superbes chênes deux fois séculaires qui y conduit.

Tramway électr. de Charleston pour (7 M.) *Chicora Park* (aller et retour, 20 c.) et pour (10 M.) *Isle of Palms*, bain fréquenté sur la côte de l'Atlantique (aller et retour, 25 c.), par *Mt. Pleasant* (pl. E 1) et *Sullivan's Island* (pl. F 3; Atlantic Beach Hotel, $ $2^1/_2$). Osceola (p. 465) mourut au Fort Moultrie où il était prisonnier et il est inhumé dans Sullivan's Island.

71. De Charleston à Augusta.

138 M. Southern Railway en 5 à 8 h. (prix, $ 4.50; wagon-salon, 75 c.).

Charleston, v. p 410. La ligne se dirige au N.-O.; 15 M. *Woodstock*. — 22 M. **Summerville** (hôt.: *Pine Forest Inn*, dep. $ 5, fermé en été; *Dorchester Inn*, $ $2^1/_2$), séjour d'hiver fréquenté par les habitants de Charleston et situé au milieu de forêts de pins. Bonne occasion de pêche et de chasse dans les environs.

Près de là, la *Pinehurst Tea Plantation* (au Dr. Shepard), la seule plantation de thé des Etats-Unis, qui produit env. 2000 livres de thé par année.

42 M. *Pregnall's*, embr. sur *Sumter* (p. 410). — 63 M. *Branchville* (buffet), point de jonction d'une ligne pour Columbia (p. 410). — Notre ligne continue à l'O.; 91 M. *Blackville*, où elle croise celle de Columbia à Savannah (p. 414).

121 M. **Aiken** (170 m.; hôt. *Park in the Pines*, dep. $ 5; *Magnolia Inn*, dep. $ $2^1/_2$, fermé en été; *Aiken Hotel*, dep. $ 2), ville de 4000 hab., très fréquentée en hiver par les phtisiques, etc., au milieu de forêts de pins aromatiques, dans un district sablonneux (sand hill ou pine barren) de la Caroline du S. Les jardins de la ville, soigneusement cultivés, brillent de tout l'éclat de la végétation du Sud. L'air est sec et riche en ozone; température moyenne en hiver 10° C., au printemps 14°, et en automne 18°. — Près de là, on exploite depuis peu de vastes gisements de kaolin contenant de l'aluminium en grande quantité.

138 M. **Augusta** (pron. ogosta; 55 m.; hôt.: **Hôtel Bon Air*, à Summerville, v. p. 414, $4 à 5; *Albion*; *Turkish Bath Hotel*, ch. dep. $ 1; **Hampton Terrace*, au Nord de la ville, tramway en $^1/_4$ d'h., dep. $ 5), ville de 39 441 hab., la troisième de la Géorgie, se trouve dans un joli site sur la rive dr. de la Savannah qui est navigable jusque là; elle est reliée par un pont à *Hamburg*, sur la rive g. (dans la Caroline du Sud). Augusta se livre à un important commerce du coton (200 000 balles par année) et ses filatures de coton, dont la force hydraulique est due à un réseau de canaux, produisent plus de coton écru que n'importe quelle autre ville d'Amérique (valeur des produits en 1900, 10 millions de doll). Le principal canal, qui conduit l'eau de la Savannah dans la ville, est long de 11 kil., large de 45 m. et profond de 4 m.; il appartient à la ville et ses revenus couvrent presque entièrement les intérêts de la dette municipale. La principale artère du commerce de la ville est *Broad Street*, avec un beau *monument des Guerriers* (Confederate War Monument). *Green Street*, avec une double allée de beaux arbres, renferme les plus belles maisons (residences). Entre autres bâtiments, on remarque l'*hôtel de ville*, l'*U. S. Building* et la *Bourse*, ainsi que la *filature de coton de Sibley*. La haute cheminée de la poudrerie des Confédérés rappelle l'époque de la guerre. On doit ériger une statue d'*Eli Whitney* (1765-1825), qui inventa en Géorgie (1792) la machine à égrener le coton (cotton-gin), grâce à laquelle le marché du monde peut être ouvert à la production en masse du coton.

Sur les collines, à 5 kil. à l'O. d'Augusta (tramway électrique), se trouve *Summerville*, colonie de villas (3245 hab.), avec un arsenal des Etats-Unis et l'Hotel Bon Air (p. 413).— *Schultz's Hill*, près de Hamburg (p. 413), et les *Fair Grounds* sont très fréquentés.

D'Augusta à Atlanta, 171 M. *Georgia R. R.* en 5 h. $^3/_4$ à 6 h. $^1/_2$ (prix, $ 5.15; wagon-lit, $ 1.50). 47 M. *Camak*, embranch. sur Macon (p. 417); 103 M. *Madison*, point de jonction de lignes pour Macon et Athens (p. 400). — 119 M. *Social Circle*, point d'intersection du Gainesville, Jefferson & Southern R. R. — 171 M. *Atlanta*, v. p. 395.

D'Augusta à *Savannah*, v. p. 416. — D'autres lignes la relient à (84 M.) *Tennille* (p. 416), ville horticole, à *Port Royal* (v. ci-dessous), à *Seneca*, à *Spartanburg* (p. 394), etc.

72. De Richmond à Savannah.

A. Par Charleston.

510 M. Atlantic Coast Line en 15 h. (prix, $ 15.50; wagon-lit, $ 3.50).

De Richmond à (396 M.) *Charleston*, v. R. 69. — 402 M. *Ashley Junction* (p. 409); la ligne tourne à g. (S.) et traverse des dépressions marécageuses avec des cyprès et des chênes drapés de mousse. — 457 M. *Yemassee;* la ligne croise celle d'Augusta (p. 413) à *Beaufort* et à *Port Royal.*

Beaufort (hôt.: *Sea Island Ho.*, $2 à $3^1/_2$), dans le *St. Helena Island*, est un bain de mer du monde fashionable, avec de belles promenades sur la plage (6000 hab.). — **Port Royal** possède un des meilleurs ports de la côte atlantique du S.

487 M. *Hardeeville* (v. ci-dessous). En deçà de (497 M.) *Monteith,* la ligne franchit le *Savannah River,* au cours large et paresseux, et croise ensuite la ligne d'Augusta (v. p. 413).

510 M. *Savannah,* v. ci-dessous.

B. Par Danville et Columbia.

549 M. Southern Railway en 16 à 17 h. (prix comme à la R. 72 *A*).

De Richmond à (391 M.) *Columbia,* v. p. 410. Au delà de Columbia, le train court au S. à travers une région plate et boisée. 423 M. *Perry.* — 443 M. *Blackville* (p. 413), point d'intersection de la ligne de Charleston à Augusta (v. R. 71). — 469 M. *Allendale,* point de jonction pour Augusta et Port Royal. — 482 M. *Valentine;* 521 M. *Hardeeville.* De là à (544 M.) *Savannah,* v. R. 72 *A*.

Savannah.

Gares: *Gare centrale* (Union Depot; pl. D 3), pour différentes lignes, au coin d'East Broad Str. et de Liberty Str.; du *Central of Georgia Railway* (pl. A 3), au coin de West Broad Str. et de Liberty Str. Pour les stations des faubourgs, v. p. 416.

Hôtels: *De Soto* (pl. a; B 3), Madison Sq., grande maison, $3 à 5; *Pulaski* (pl. b; B 1), *Screven* (pl. c; B 2), ces deux Johnston Sq., $ $2^1/_2$ à 3.

Tramways, dans les rues principales (5 c.). — Bateaux à vapeur: des débarcadères de la Savannah (côté N. de la ville) pour *New York* (en 45 à 55 h.; $ 20), *Boston*, *Philadelphie*, *Baltimore*, *Norfolk*, *Charleston*, *la Floride*, etc.

Poste (*Post Office;* pl. P. O., B 2), Whitaker et York Strs. — Savannah Theatre (pl. B C 3), Chippewa Sq. (le plus ancien théâtre des Etats-Unis

Presbyterian Church (pl. B 3) et la *Chatham Academy* (pl. B. 3), en face l'une de l'autre. Dans l'Oglethorpe Av., un peu à l'E., le *Colonial Park* (pl. C 3), sur l'emplacement d'un ancien cimetière.

On traverse ensuite le *Chippewa Square* et l'on atteint *Liberty Street*, où se voient à l'E. la belle *cathédrale catholique* et le *couvent de St. Vincent-de-Paul* (pl. C 3). Dans le *Madison Square* (pl. B 3-4), le *Jasper Monument*, érigé en 1879 en l'honneur du sergent Jasper, qui fut tué à Savannah en 1779. Le *Green House*, au coin N.-O. du Square, a été le quartier général de Sherman (p. 415). *Monterey Square* (pl. B 4) renferme le *Pulaski Monument*, élevé en souvenir du comte polonais Pulaski, qui périt également en 1779 au siège de Savannah (p. 415).

On parvient ensuite au superbe *FORSYTH PARK (pl. B 4-5) avec ses piniers, ses roses, ses «coleas», ses lataniers, ses lauriers-roses, ses cactus, ses magnoliers, etc. Il y a un jet d'eau au milieu. Au S., le parc est contigu au *Parade Ground* (pl. B 5-6), avec un beau *monument de guerre des Confédérés* et le *Telfair Hospital* au S. Dans Anderson Str. (au delà de pl. B 6), un monument du général *Lawton* (1899). — A l'O. de Forsyth Park, au coin des Whitaker et Gaston Strs., se trouve le *Hodgson Hall* (pl. B 4-5), avec la bibliothèque et les collections de la *Georgia Historical Society*.

ENVIRONS. Le **Bonaventura Cemetery**, à 6 kil. au S., qu'on atteint par le *Coast Line Railroad* (gare, au coin des Bolton et East Broad Strs., pl. D 6) ou par le *Thunderbolt Shell Road*, est renommé pour ses allées de chênes verts drapés de mousse d'Espagne. *Thunderbolt*, sur le *Thunderbolt River*, 20 min. plus loin, est très fréquenté. — Une belle route à l'O., le long de la plage, conduit au (14 kil.) *White Bluff*. — La ligne du *City and Suburban Railway* (gare, au coin des Whitaker et 2nd Strs.) mène à (6 M.) *Isle of Hope*, lieu de divertissement, sur le *Skidaway River*, à (8 M.) *Bethesda*, où il y a un grand orphelinat fondé en 1740 par George Whitefield, et à (9 M.) *Montgomery* (aller et retour, 50 c.), sur le *Vernon River*, aussi un lieu de divertissement. Près de Montgomery se trouve *Beaulieu*. — A l'embouchure de la Savannah, (18 M.) **Tybee Beach** (*Hotel Tybee*, dep. $ 2½), bain de mer très fréquenté avec une belle plage (sur la ligne du Central of Georgia Railway; gare, v. p. 414). A côté, dans le *Cockspur Island*, le *Fort Pulaski*. — Un bateau à vapeur fait deux fois par sem. le service de Savannah à *Fernandina* (p. 420), en mouillant en route à *Brunswick* (p. 401) et à plusieurs points des **Sea Islands**, où l'on obtenait autrefois l'excellent coton de «Sea Island». Ces îles sont riches en palmiers nains et en yeuses.

73. De Savannah à Atlanta.

294 M. CENTRAL OF GEORGIA RAILWAY en 11 h. (prix, $ 7.81; wagon-lit, $ 2).

Savannah, v. p. 414. Le train court au N.-O.. 17 M. *Meldrim*, point d'intersection de la ligne dite Seaboard Air Line. — 35 M. *Brewer*. — 57 M. *Dover*, embranch. sur (10 M.) *Statesboro*. — 66 M. *Rocky Ford*; jonction d'une ligne pour (20 M.) *Sylvania*.

Près de (79 M.) *Millen*, la ligne se bifurque: au N. sur (53 M.) *Augusta* (v. p. 414), et à l'O., notre ligne. 87 M. *Rogers*; 96 M. *Midville*; 107 M. *Wadley*; 135 M. *Tennille* (p. 414); 146 M. *Oconee*;

puis on franchit la rivière de ce nom. — 170 M. *Gordon,* embranch. sur *Machen* (*Covington, Athens*).

191 M. **Macon** (pron. mék'n; hôt.: *New Lanier Ho.*, $2^1/_2$ à 5; *Brown Ho.*, dep. $2^1/_2$; *Park,* $2 à $2^1/_2$), ville industrielle de 23 272 hab., sur l'*Ocmulgee,* avec un important commerce de coton. Macon possède le *Wesleyan Female College* (400 étudiantes), fondé en 1836 et qui est un des plus anciens instituts de ce genre aux Etats-Unis. Le *Mercer College* (250 étudiants) est une institution des Baptistes.

Un embranch. du Central of Georgia Railway mène au S. de Macon à (71 M.) *Americus*, par (60 M.) *Anderson* ou *Andersonville*, avec un parc qui indique l'emplacement d'une prison où quantité de soldats de l'Union furent détenus pendant la guerre.

Près de Macon, notre ligne croise la route du Southern Railway menant de Chattanooga et Atlanta à Brunswick (v. p. 401) et tourne au N.-O. · 216 M. *Forsyth,* avec le Monroe College (pour jeunes filles). 234 M. *Barnesville.* — 251 M. *Griffin* (Nelms Ho., $2), florissante petite ville de 6857 hab. avec de grandes filatures de coton. Près de là, la *Georgia Experimental Farm.* Embranch. à l'O. de Griffin sur *Carrollton.* — 267 M. *Lovejoy;* 281 M. *Forest;* 288 M. *East Point.* — 290 M. *Fort McPherson* (p. 396; visible à g.).

294 M. *Atlanta,* p. 395.

74. De New York à la Floride.

A. Par le chemin de fer de la Côte Atlantique.

Atlantic Coast Line, jusqu'à (1014 M.) *Jacksonville*, en 25 h. $^2/_3$ à 36 h. $^1/_4$ (prix $29.15; wagon-lit, $6.50); jusqu'à (1051 M.) *St. Augustine*, en 26 h. $^3/_4$ à 38 h. $^3/_4$ (prix $30.40, wagon-lit, $7); jusqu'à (1254 M.) *Tampa*, en 38 h. $^1/_4$ à 47 h. (prix $37.55; wagon-lit, $8.50). Le «New York & Florida» est un train de luxe direct comme celui qui est mentionné p. 321.

La presqu'île de **la Floride,** longue de 650 m. et large de 150 à 200 kil., à l'extrémité de l'angle S.-E. des Etats-Unis, la première partie de l'Amérique du Nord colonisée par des Européens, doit son nom aux Espagnols qui venus de Haïti sous les ordres de Ponce de Léon la découvrirent en 1512 et y abordèrent à Pâques (Pascua Florida). Le climat doux et uniforme de la Floride en hiver en a fait un séjour favori des malades et d'autres personnes, et sa luxuriante végétation semi-tropicale y attire aussi en hiver beaucoup d'hôtes, qui y trouvent une excellente occasion de chasse et de pêche. On y chasse le gros gibier, l'ours, le puma, le chat sauvage, l'alligator, la dinde sauvage et beaucoup d'autres oiseaux, tandis qu'un des sports favoris est la pêche du «tarpon» (*Megalops thrissoides*), qui pèse parfois jusqu'à 100 kilos, et atteint jusqu'à 2 m. de longueur. Quant aux orangers (probablement importés ici par les Espagnols), ils ont été presque entièrement détruits par les gelées de 1894, 1895 et 1899, mais leur culture se relève peu à peu. Les ananas y prospèrent sur la côte E. On y cultive aussi le tabac, le coton, le maïs, le riz, l'avoine et la canne à sucre, et l'on y exploite de grands gisements de phosphate d'une haute valeur. Des forêts couvrent près de la moitié du pays. La pêche des éponges et des tortues est une autre source de prospérité. La partie S. de l'Etat est occupée par les *Everglades*, un marécage, presque infranchissable, long de 257 kil. sur 96 kil. de large, rempli d'une eau profonde de 0 m. 30 à 1 m. 80, et où les poissons foisonnent. Un reste d'Indiens Séminoles (358 en 1900), qui furent poursuivis par 4000 Unionistes de 1835 à 1842, y végète encore.

La meilleure saison (season) pour visiter la Floride est comprise entre les mois de déc. et d'avril, où tous les hôtels (de premier ordre dans les villes principales) sont ouverts et où les etrangers affluent. L'été est la saison des pluies. Un costume de demi-saison est ce qui vaut le mieux, mais il est bon d'être équipé aussi bien en prévision des grandes chaleurs que du froid. Les manteaux de voyage sont utiles pour préserver de la poussière. Les promenades à pied ne se recommandent pas, la plupart des routes carrossables sont aussi trop ensablées pour permettre des courses en voiture. Mais on pourra faire des courses en automobile sur la côte sablonneuse.

De New York (Pennsylvania R. R.) à (228 M.) *Washington*, v. R. 30 *A*, 39, 41 *A*; de Washington à (344 M.) *Richmond*, v. R. 64; de Richmond à (734 M.) *Ashley Junction*, v. R. 69 *A* (le «Florida Special» n'entre pas à Charleston); d'Ashley Junction à (842 M.) *Savannah*, v. R. 72 *A*.

De Savannah, le train court au S.-O. La contrée est assez monotone, toutefois le yucca de Virginie (*Yucca filamentosa*; «spanish bayonet») et d'autres traces de la végétation du Sud intéresseront le voyageur venant du N. — 858 M. *Way's*; la ligne franchit l'*Ogeechee*, et au delà de (901 M.) *Johnston*, l'*Altamaha*. — 919 M. *Jesup*; la ligne croise celle d'Atlanta à Brunswick (p. 401).

939 M. *Waycross*, point de jonction pour Dupont (v. ci-dessous), Jacksonville (p. 420), Brunswick (p. 401) et *Albany*. Il y a beaucoup de poiriers.

De Waycross à Thomasville, 104 M., chemin de fer en 4 h. 1/2 à 8 h. — 34 M. *Dupont*; embranchements sur *Montgomery* (p. 396), *Live Oak* (p. 433), *High Springs*, *Lakeland* et (296 M.) *Tampa* (p. 430). — 40 M. **Thomasville** (76 m.; hôt.: *Mitchell Ho*, *Piney Woods Hotel*, dep. $5, ces deux fermés en été; *Mesury Hotel*), ville de 5352 hab. fréquentée en hiver et située sur un plateau couvert de forêts de pins, avec un théâtre et un grand nombre de jolies promenades à pied et en voiture (Glen Arvern, Paradise Park, etc.). La ville est alimentée d'eau potable par un puits artésien profond de 580 m. et entourée de vergers, dans lesquels on cultive surtout l'excellente poire «Le Conte».

A 13 kil. à l'O. de Waycross, le village communiste de *Ruskin*.

Le train tourne au S.-E. 973 M. *Folkston*; le train franchit le *St. Mary's River* et entre dans la *Floride* (l'«Everglade State» ou Etat des Lacs Herbeux, p. 417). — 994 M. *Callahan*; la ligne croise la Seaboard Air Line allant de *Fernandina* (p. 420) à *Tampa* et à *Cedar Key* (v. R. 78 *C*).

1014 M. *Jacksonville*, v. p. 420. De là à (1051 M.) *St. Augustine* et à (1380 M.) *Miami*, v. R. 75; à (1254 M.) *Tampa* et à (1263 M.) *Fort Tampa*, v. R. 78.

B. Par le Southern Railway.

Chemin de fer: jusqu'à (1031 M.) *Jacksonville*, en 26 h. 2/3 à 34 h. 1/4; jusqu'à (1060 M.) *St. Augustine*, en 27 h. 3/4 à 36 h.; jusqu'à (1243 M.) *Tampa*, en 41 h. à 44 h. (prix comme à la R. 74 *A*). — Le «Southern's Palm Limited» est un train direct.

De New York à (228 M.) *Washington*, v. R. 41; de Washington à (608 M.) *Charlotte*, v. R. 66 *A*; de Charlotte à (717 M.) *Columbia*, 409; de Columbia à (870 M.) *Savannah*, v. R. 72 *B*. Suite du

83

Jasper

Live Oak

New Troy

30

Lake City Junction

New Branford

Ft White

Wannee

Ft. Fanning

Levyville

Otter Creek

Cedar Key

29

Crystal

Homosassa R.

M E X I C O

Port Richey

Anclote Keys

Hog I.

28

Clear Water Harb.

Sand Key

Long Key

St Petersburg

83



NORTHERN FLORIDA.
1 : 2,500,000
Statute Miles
Kilomètres
GEORGIA
ATLANTIC OCEAN
Okefenokee Swamp
Fernandina
Amelia Island
Callahan
Jacksonville
South Jacksonville
Mayport
Pablo Beach
St. Johns R.
Macclenny
Lake City
Lake Butler
Baldwin
Green Cove Springs
St. Augustine
Anastasia I.
Gainesville
Palatka
E. Palatka
Interlachen
Hawthorne
Crescent City
Ormond
Daytona
Port Orange
Mosquito Inlet
New Smyrna
Ocala
Silver Springs
George
Dunnellon
Belleview
Leesburg
Tavares
Eustis
DeLand
Enterprise
Sanford
Orlando
Winter Park
Titusville
Sumterville
Brooksville
Dade City
Kissimmee
Lakeland
Tampa
Bartow
Rockledge
Eau Gallie
Melbourne
Cocoa
Punta Gorda
82
81
Leipzig

trajet, v. R. 74 *A*, mais les trains de (927 M.) *Jesup* suivent directement la «Jesup Short Line» jusqu'à (981 M.) *Folkston,* sans passer à Waycross.

C. Par la Seaboard Air Line.

Chemin de fer jusqu'à (984 M.) *Jacksonville* en 25 h. 1/3 à 33 h. 3/4; jusqu'à (1021 M.) *St. Augustine* en 26 h. 1/2 à 36 h.; jusqu'à (1196 M.) *Tampa* en 42 h. 1/3 à 43 h. 1/2 (prix comme à la R. 74 *A*). Le «Seabord Florida Limited» est le train le plus direct pour la Floride.

De New York à (228 M.) *Washington,* v. R. 41; de Washington à (344 M.) *Richmond,* v. R. 64; de Richmond à (598 M.) *Hamlet,* v. R. 66 *C*.

Notre ligne se détache au S.-O. de celle de la Nouvelle-Orléans. 616 M. *Cheraw;* puis on entre dans la *Caroline du Sud.* — 644 M. *Mc Bee;* 651 M. *Bethune.* — 671 M. **Camden** (73 m.; hôt.: *Hobkirk Inn,* dep. $ 5; *Court Inn,* dep. $ 4, ces deux fermés en été; *Bloomsbury,* dep. $ 3; *Kirkwood,* à Camden Heights), séjour d'hiver au milieu de forêts de pins.

Puis nous franchissons la *Catawba.* — 704 M. *Columbia,* v. p. 410, où l'heure centrale remplace l'heure de l'Est (p. xxxv) aux horloges des gares. Puis la ligne se dirige au S. — 720 M. *Gaston.* — 730 M. *Woodford.* — 755 M. *Denmark,* où nous croisons une ligne d'Aiken à Charleston. — 765 M. *Olar.* — 789 M. *Gifford.* Au delà de (805 M.) *Garnett,* on franchit la *Savannah* pour entrer dans la *Géorgie.*

845 M. *Savannah,* v. p. 414. — 855 M. *Burroughs,* où l'on franchit l'*Ogeechee* et croise l'Atlantic Coast Line (R. 74 *A*). — 888 M. *Darien Junction,* station pour *Darien;* puis on traverse l'*Altamaha.* — 905 M. *Everett,* où notre ligne croise celle d'Atlanta à Brunswick (v. p. 401). Au delà de (947 M.) *Kingsland,* la ligne franchit le *St. Mary's River* et entre dans la *Floride.* — 960 M. *Yulee,* point de jonction de la ligne de Fernandina (p. 420) à Baldwin, Tampa et à Cedar Key (R. 78 *C*).

984 M. *Jacksonville,* v. p. 420. De là à (1020 M.) *St. Augustine,* v. R. 75; à (1196 M.) *Tampa,* v. R. 78.

D. En bateau à vapeur.

Les bateaux à vapeur de la Cie. dite *Clyde Steamship Co.* partent 3 fois par sem. (ou plus souvent) de New York (Pier 36, North River) pour *Charleston* et *Jacksonville*: 2 jours 1/2 à 3 jours; prix $ 25.

Un bateau à vapeur de la *Mallory Co.* part tous les vendr. à 3 h. de l'après-midi de New York (Pier 21, East River) pour *Brunswick* (60 h.; prix $ 20), en correspondance de là avec un bateau à vapeur de la Cumberland («inside» ou intérieur) Route desservant *Fernandina* (p. 420; 3 j. 1/2; billet direct, $ 20). De Fernandina à *Jacksonville,* chemin de fer en 1 h. 1/2 (v. p. 420) ou de Brunswick à Jacksonville par *Everett* (p. 401), chemin de fer en 3 h. 1/2 à 4 h. (billet direct, $ 22.25).

Des vapeurs de l'*Ocean Steamship Co.* partent de New York (Pier 34, North River), 3 à 4 fois par sem., pour *Savannah* (50 h.; $ 20; jusqu'à Jacksonville, $ 25), et de Boston (Lewis Wharf; pl. II, D 2), 1 fois par sem. pour la même ville (60 h.; $ 22, pour Jacksonville $ 27). Chemin de fer de Savannah à Jacksonville, v. p. 418.

Des vapeurs de la *Merchants and Miners Transportation Co.* partent de Baltimore (extrémité S. de la West Falls Av., pl. E 6) 3 fois par sem pour *Savannah* (50 h.; prix, $ 15, de New York $ 18.80). De Savannah à Jacksonville par le chemin de fer (v. p. 419; billet direct de Baltimore $ 20.65, de New York $ 24.45).

Un bateau à vap. de l'*Old Dominion Line* part de New York (Pier 26, North River), tous les jours, pour *Norfolk* (p. 390; en 19 à 20 h., $ 8), d'où l'on peut continuer le trajet au S., sur *Norlina* (p. 403), par la *Seaboard Air Line*, et sur *Rocky Mount* (p. 409), par l'Atlantic Coast Line ou par le Southern Railway (v. p. 398).

Jacksonville.

Hôtels: *Windsor*, *Grand View*, *Duval*, dep. $ $2^1/_2$ ou $3^1/_2$; *Aragon*, dep. $ 2; *Roseland*, $ 2. — *Pensions*, $ 6 à 12 par sem. Chambres meublées $ $2^1/_2$ à 6 par sem.

Tramways électr.: dans les principales rues et pour les faubourgs (5 c.). Fiacres des gares ou des débarcadères à l'hôtel, 25 c. par pers., une malle, 25 c. — Des bateaux à vapeur remontent le *St. John's River* (p. 426), et partent aussi pour *Mayport*, *Charleston*, *New York*, *Boston*, etc. — Barques: à rames et à voiles, à l'extrémité inférieure de Market Str., 25 c. l'heure.

Poste *(Post Office)*, Hogan Str., au coin de Forsyth Str.

Jacksonville, ville de 28429 hab., place de commerce la plus importante de la Floride, sur la rive g. du *St. John's River*, à 30 kil. de son embouchure dans l'Atlantique, a été fondée en 1822 et doit son nom au général Andrew Jackson (p. 376). La ville, qui fut ravagée par un incendie en 1901, a été presque entièrement reconstruite; elle est fréquentée en hiver pour son climat sec et égal (température moyenne en hiver, 13° C.), mais elle offre peu de chose au touriste Important commerce de fruits, de bois et de céréales; il y a aussi quelques fabriques. Les principales artères du commerce sont les rues dites *Bay Street* et *Forsyth Street*, parallèles au St. John's River, ainsi que *Laura Street* et *Main Street* qui se greffent à angle droit sur les deux premières. Dans le St. James Park, un monument des Guerriers inauguré en 1898.

Promenades agréables en voiture sur les routes pavées de coquillages (shell-roads) au bord de la plage au N. et au S.-O. Le *viaduc* qui conduit de Bay Str. à la Riverside Av. et le bateau-bac faisant le service entre l'extrémité inférieure de Newnan Str. et South Jacksonville offrent d'excellentes vues de la ville et du fleuve. — La *ferme des autruches* (Florida Ostrich Farm) mérite une visite.

De Jacksonville à Fernandina, 36 M., chemin de fer en 1 h. $^1/_2$, prix $ 1.10. — **Fernandina** (hôt.: *Albemarle*, *Florida*, dep. $ $2^1/_2$), port de mer et station climatique d'hiver (3245 hab.), du côté O. de l'*Amelia Island*, à l'embouchure de l'*Amelia River*, a été fondée en 1632 par les Espagnols. Fernandina se livre au commerce des phosphates, des provisions navales et du bois. Une belle route conduit au S. à (3 kil.) *Amelia Beach*, avec une bonne plage pour les bains. Excursion intéressante au *Cumberland Island*. — De Fernandina à *Baldwin*, à *Tampa* et à *Cedar Key*, v. R. 78 C.

De Jacksonville à Mayport, 26 M., par le *Florida East Coast Railway* (bateau-bac de l'extrémité de Newnan Str.) en 1 h. (65 c.). — 18 M. **Pablo Beach** (hôt.: *Hotel Pablo*, $ 2; *Ocean View*, $ $1^1/_2$), un des bains de mer de Florid les plus recherchés en été, possède une plage superbe. — 20 M. *Atlantic Beach* (Continental, dep. $ $2^1/_2$), bain de mer analogue. — 26 M.



St. AUGUSTINE
1 : 30.400
Statute Mile.
Metres.
1 Baptist Ch. A3
2 Y.M.C.A. AB4
North River
White City
St. Sebastian River
St. Sebastian R.
NORTH CITY
Grove Av.
Orange St.
Cemetery
Gate
Fort Marion
Saragossa St.
Grace Church
Municipal Buildg.
Carrera St.
Memorial Presb. Church
Depot
Valencia St.
Cathedral
Central Wharf
Post Office
King St.
Bridge
King Street or Alameda
Villa Zorayda
St. John's L. & P. Co.
Wharf
St. Francis Barracks
BUENA ESPERANZA
Military Cemetery
Flagler Hospital
Park
MATANZAS BAY
Matanzas River
ANASTASIA ISLAND
Quarry Cr.
S. Beach
New Augustine
A
B
C
D
1
2
3
4
5
6
Wagner & Debes' Geogr. Estab.

Mayport, à l'embouchure du St. John, qu'on peut atteindre en bateau à vap. de Jacksonville ou en voiture de Pablo Beach en longeant la plage.

De Jacksonville à *St. Augustine*, *Enterprise*, *Palm Beach* et *Miami*, v. R. 75; au *St. John's River*, v. R. 76; à *Pensacola* et à *la Nouvelle-Orléans*, v. R. 79; à *Tampa*, v. R. 78.

75. De Jacksonville à St. Augustine et à Miami.

V. la carte, p. 419.

366 M. Florida East Coast Railway en 11 à 13 h. (prix, $ 11); à (37 M.) *St. Augustine* en 1 h. à 1 h. 1/4 (prix, $ 1.25).

Jacksonville, v. p. 420. Le train franchit le *St. John* sur un pont d'acier long de 402 m. et traverse le faubourg dit *South Jacksonville.* Il passe plus loin à des bouquets d'orangers; puis, il court généralement à travers des bois de pins. Entre (13 M.) *Greenland* et (16 M.) *Bayard*, il franchit l'*Arlington Creek.*

36 M. **St. Augustine.** — Hôtels (fermés en été): **Ponce de Leon* (pl. a; B4), dep. $5; **Alcazar* (pl. b; B4), dep. $4; *Alcazar Annex* (autrefois Cordova, pl. c; C4), à l'européenne; ces trois à la Florida East Hotel Co. (v. p. 422); *Magnolia*, $2 1/2 à 4; *Granada; Florida Ho.* (pl. e; B3); *Valencia; Buckingham*, *St. George*, dep. $3; *Barcelona*, $2 à 2 1/2. — *Pensions*, $8 à 15 par sem. — Des *omnibus des hôtels* et des *voitures* attendent à la gare (à 1/4 d'h. de la ville; 1 pers. 25 c.; une malle, 25 c.).

Voitures: 1 heure, $1 1/2 à 3; 1 jour, $4 à 5; *chevaux de selle*, $1 et $3. — Barque, avec un batelier (1 h. dep. 25 c., 1 jour, $2 à 5) à l'embarcadère dit Central Wharf (pl. B3). — Poste (*Post Office;* pl. B4), Plaza de la Constitucion, ouverte de 8 h. à 6 h.

St. Augustine (pron. ôgastinne), petite ville intéressante et pittoresque de 4272 hab., est située sur l'Atlantique à l'extrémité S. d'une étroite presqu'île, formée par les fleuves *Matanzas* (v. p. 424) et *St. Sebastian* (p. 423), en face de l'*Anastasia Island.* La contrée est plate, sablonneuse et envahie par des palmiers nains. Les rues plus anciennes sont toutes très étroites; les vieilles maisons espagnoles sont en «coquina» (sorte de calcaire conchylien), la seule pierre à bâtir que possède la Floride, et ont en partie des balcons en saillie. Les jardins et les squares brillent de tout l'éclat de la végétation du Sud: palmiers nains, yuccas de Virginie (spanish daggers), orangers et citronniers, dattiers, magnoliers et bananiers. St. Augustine est fréquentée en hiver par 10000 hôtes au moins; le climat est doux et égal (température moyenne de l'année 21°; en hiver, 14° 1/2 C.).

L'Espagnol Ponce de Léon aborda en 1512 près de la ville indienne de *Seloy* (sur l'emplacement actuel de St. Augustine ou dans le voisinage), pour chercher la «Fontaine de Jouvence», dont lui avaient parlé les insulaires de Bahama, mais il se rembarqua sans fonder de colonie. Cinquante ans plus tard (1564), une colonie de Huguenots français, sous les ordres de René de Laudonnière, aborda presque au même endroit, mais elle alla bientôt s'établir sur les bords du St. John's River, où elle fut exterminée un an plus tard par les Espagnols sous les ordres de Don Pedro Menendez de Avilo. Menendez construisit en 1565 près de Seloy le Fort *San Augustín.* St. Augustine est, par conséquent, un des plus anciens établissements durables d'Européens dans le domaine actuel de l'Union (v. p. 417). En 1763, St. Augustine fut cédée à l'Angleterre avec le reste de la Floride, mais vingt ans après elle fut restituée à l'Espagne.

En 1821, St. Augustine échut aux Etats-Unis et devint alors un séjour d'hiver renommé. Il n'y a plus d'Espagnols à St. Augustine, parce qu'ils ont tous émigré lors de la prise de possession par les Anglais et par les Américains; toutefois il y a encore quelques descendants d'une colonie immigrée ici de Minorque en 1769.

Au milieu de la ville se trouve la *PLAZA DE LA CONSTITUCION (pl. B 4), qui s'étend à l'E. jusqu'au Matanzas, au delà duquel on aperçoit l'île d'Anastasia (p. 423). Le *monument*, au milieu de cette place, a été érigé en l'honneur de la Constitution libérale espagnole de 1812, qui lui a donné son nom. Du côté E., le *vieux marché*, dit le marché aux esclaves, mais à tort. Du côté N., un *monument de guerre des Confédérés*. La *cathédrale catholique*, également du côté N., a été reconstruite et agrandie après l'incendie de 1887. A l'O., la *poste*; au S., l'*église épiscopale* (Episcopal Church).

L'ALAMEDA (*King Str.*) conduit à l'O. de la place à un groupe d'*édifices nouveaux et magnifiques, dans le style hispano-mauresque (pl. B 4): à dr. le grand *Ponce de Leon Hotel* (p. 421; *vue des tours hautes de 50 m.), construit par Carrère et Hastings, à g. l'*Alcazar Annex* (p. 421), par Franklin W. Smith (p. 210, 301), l'*Alcazar* (p. 421; avec une belle école de natation), par Carrère et Hastings, et la *Villa Zorayda*, par Fr. W. Smith. Ces hôtels, dont la construction est fort remarquable, sont organisés avec le plus grand luxe et entourés de jardins où resplendit une superbe flore semi-tropicale.

*ST. GEORGE STREET (pl. B 3-4), qui part de l'angle N.-O. de la place et court au N., est une des rues les plus antiques et les plus pittoresques de la ville. Elle passe aux nouveaux ***Municipal Buildings*** et aboutit aux restes de l'ancienne ***porte de la ville** (*Gate*; pl. B 3), deux piliers hauts de 6 m., auxquels s'appuient des pans de murs. Du côté intérieur des piliers se trouvent deux guérites en pierre. La porte date de l'époque espagnole, sans qu'on puisse en préciser l'âge exactement. Devant la porte (à g.), le vieux *cimetière* dit *des Huguenots*. On tourne ici à dr. pour visiter le ***Fort Marion** (pl. B 3), le reste le plus intéressant de la vieille ville, sur le Matanzas, à l'extrémité N. de la jetée de la mer (ouvert de 10 h. à 4 h. gratuitement; pourb. au sergent qui accompagne les visiteurs).

Menendez (p. 421) construisit dans cette région un fort en bois (*San Juan de Piños*). Le fort actuel a été achevé en 1756. Les Espagnols l'appelèrent *San Marco*; il reçut son nom actuel en 1821. Le fort est construit d'après le système de Vauban, avec des bastions aux quatre coins, dont chacun est protégé par une tour, un fossé et un glacis. On y entre par un pont-levis; au-dessus de ses deux extrémités se voient les armes d'Espagne et une inscription espagnole. A l'intérieur, on montre la *chapelle*, la *prison* et les casemates, d'où s'échappa Coacoochee, chef des Séminoles, qui y était détenu avec Osceola, pendant la guerre des Séminoles (p. 417).

Le MUR DE LA MER (*Sea-Wall*; pl. B 3-4), qui commence à la batterie du fort du côté de l'Océan et s'étend à plus de 1 kil. au S., offre une belle promenade (vue). Il a été construit de 1835 à 1842. A l'extrémité S., les **St. Francis Barracks**, sur l'emplacement de l'ancien couvent de San Francisco, dont les murs en «coquina» ont

servi en partie à la construction de la caserne. Le passage de la garde montante et la parade, avec sa musique militaire, attirent toujours des spectateurs. En face, dans St. Francis Str., un bâtiment construit en 1564 par les Huguenots et qui passe pour *la plus ancienne maison des Etats-Unis.* Il a été restauré et renferme des objets, qui se rapportent à l'histoire de la Floride (entrée, 25 c.). — Un peu plus loin, au S., le *cimetière militaire* (Military Cemetery; pl. B C 5), avec des monuments en l'honneur du détachement du major Dade (p. 432) et d'autres soldats qui succombèrent dans la guerre des Séminoles (pour le permis d'entrée, s'adresser à l'adjudant). Non loin de là, au S., le nouvel *Alicia Hospital* (pl. B 5).

On remarque, en outre, la *Grace Church* (église méthodiste-épiscopale; pl. B 3), au coin des Cordova et Carrère Strs., et, non loin de la gare, la *Memorial Presbyterian Church* (pl. A 3), dans un style plein de goût; ces deux édifices ont été érigés sur les plans de Carrère et Hastings. — Le musée du *St. Augustine Institute of Natural Science,* se trouve au coin des Treasury et Marine Strs. (pl. B 3).

Le port de St. Augustine offre une excellente occasion de promenades en barques à rames et à voiles; excursions à *Matanzas* (au S.), en remontant le cours du *North River*, etc. Dans la mer, à 5 kil. 1/2 de Matanzas, une source thermale d'eau sulfureuse. Dans l'*île d'Anastasie* (Anastasia Island; pont de l'extrémité E. de King Str.; un chemin de fer coupe l'île en diagonale), la *South Beach*, le *phare* et les *carrières de coquina* (v. p. 421) méritent d'être vus. La *North Beach* est un but favori d'excursions en voiture et à cheval; c'est, avec Matanzas, le rendez-vous des pêcheurs (pêche au loup de mer, etc.).

Au delà de St. Augustine, le train traverse le *St. Sebastian River* au cours lent et boueux et se dirige au S.-O. — 49 M. *Armstrong,* 54 M. *Hastings.* 62 M. *East Palatka;* embranch. sur (64 M.) *Palatka* (p. 427) et sur (66 M.) *San Mateo,* sur le St. John's River. — Puis la ligne tourne à angle aigu au S.-E. dans la direction de la côte et en traversant une contrée monotone, couverte de forêts de pins et de palmistes nains. — 83 M. *Espanola,* où nous apercevons le premier lac. Peu avant Ormond, on franchit le *Tomoka River,* dont le cours supérieur abonde en alligators.

105 M. **Ormond** (hôt.: *Ormond,* fermé en été, $4 à 5; *Mildred Villa,* $2 1/2; *Granada,* $2), séjour d'hiver fréquenté, sur le *Halifax River* (v. p. 424) et au bord de l'Atlantique. La large plage, dure et unie qui s'étend à 50 kil. au N. et au S., offre une excellente occasion pour courses en voiture, en automobile ou à bicyclette. Il y a des chemins en grand nombre à l'intérieur, à travers des fourrés du «Hammock» pareils à des jungles. A l'O. de la ville, les restes d'une ancienne raffinerie de sucre de canne qui passe pour avoir été bâtie par les Espagnols au XVIe siècle. Au delà de *Buckhead Bluff,* sur le Tomoka, une rangée de palmistes désigne l'emplacement de la King's Road, route longue de 650 kil., construite

au XVIIIe s. par les Anglais et qui s'étendait au S. de St. Mary's en Géorgie jusqu'en Floride.

110 M. **Daytona** (hôt.: *Colonnades*, $ 3 à 4; *The Breakers*, $ 3 et *Clarendon*, dep. $ 3, ces trois à Seabreeze ou East Daytona; *Ridgewood*, dep. $ 3; *Palmetto*, $ 2$^{1}/_{2}$; *Grand Atlantic*, *Bennett Ho.*, dep. $ 2$^{1}/_{2}$), ville de 2000 hab., sur le Halifax River, avec de beaux arbres, une bonne plage, une jetée et de belles villas. C'est une station climatique d'hiver. Un chemin carrossable et commode la relie à Ormond.

115 M. *Port Orange*. Les palmiers nains succèdent de plus en plus aux forêts de pins.

125 M. **New Smyrna** (*Ocean Ho.*, dep. $ 3), sur l'*Indian River North* (v. ci-dessous), rendez-vous des sportmen, a été fondée en 1769 par 1500 émigrants de Minorque et de Grèce conduits ici par l'Anglais Turnbull, pour y cultiver la canne à sucre. Les restes d'un mur passent pour être les ruines d'une chapelle construite par les hommes de Christophe Colomb lors de son second voyage en 1496 ou 1497. — *Coronado Beach*, sur la presqu'île en face de New Smyrna, est un séjour fréquenté toute l'année.

De New Smyrna à Orange City Junction, 27 M., chemin de fer en 1 h. — 20 M. *Lake Helen* (Harlan Hotel, $ 2$^{1}/_{2}$ à 3), siège de la «Southern Cassadaga», une société de spirites. — 25 M. *Orange City*. — 27 M. *Orange City Junction*, où se soude l'Atlantic Coast Railway (v. p. 429).

136 M. *Oak Hill*. A g. on aperçoit le large *Indian River* (v. ci-dessous) et au loin la côte. La ligne suit la direction de l'Indian River jusqu'à (261 M.) Stuart (p. 425), en traversant d'abord des marécages et une forêt de palmistes.

L'**Indian River** n'est proprement qu'une lagune allongée et parallèle à l'Océan Atlantique, dont elle n'est séparée que par des langues de terre et des presqu'îles. Son cours est long de 260 kil., sa largeur est de 40 m. à 10 kil. sur 1 m. 50 à 3 m. 50 de profondeur. Le *Matanzas* (p. 421), le *Halifax* (p. 423), l'*Indian River North* (v. ci-dessus) et le *lac Worth* (p. 425) sont des formations analogues à l'Indian River. Des isthmes, où des canaux passent en partie ou sont en construction, les séparent les uns des autres. L'eau en est salée, mais elle est adoucie par des affluents. Les rives de l'Indian River sont couvertes d'une luxuriante végétation semi-tropicale; sur la rive O., des plantations d'orangers renommées (surtout à Rockledge, v. ci-dessous). La faune comprend de petits ours, des couguars, des chats sauvages, du gros gibièr, des dindes, etc. L'eau est souvent très phosphorescente la nuit et les poissons y foisonnent.

La *Florida Coast Line Canal & Transportation Co.* projette d'organiser en 1905 des excursions en bat. à vap. entre St. Augustine et Miami.

154 M. *Titusville* (Indian River, dep. $ 2$^{1}/_{2}$), ville de 756 hab., près de l'extrémité N. de l'Indian River; commerce de poissons et d'huîtres.

De Titusville à Sandford, 47 M., *Florida East Coast Railway*, en 2 h. à 2$^{1}/_{2}$ (prix $ 1.40). La ligne se dirige au N.-O. — 36 M. *Enterprise* (Brock Ho., $ 2$^{1}/_{2}$), sur la rive N. du *lac Monroe*. — 40 M. *Enterprise Junction*, où nous rejoignons l'Atlantic Coast Line (p. 429). — 47 M. *Sandford*, v. p. 429.

169 M. *City Point*; 173 M. *Cocoa*.

175 M. **Rockledge** (hôt.: *Indian River*, $ 3 à 4; *Plaza*, *New Rockledge*, dep. $ 2$^{1}/_{2}$; *White's Cottage*, $ 2), dans un site superbe,

sur des hauteurs en coquina (p. 421) de la rive O. de l'Indian River, large ici de 2 kil. 1/2, et que bordent au loin des maisons de campagne où l'on vient en hiver. Les courses en bateau à voiles, la pêche et la chasse à l'alligator y sont les sports préférés. En face, à l'E., *Merritt's Island*, séparée par le *Banana River* de *Cocoa Beach* ou *Oceanica* sur l'Atlantique.

Puis la ligne traverse une bande sablonneuse, longue d'env. 100 kil. et couverte de pins et de palmiers nains. Les villages, peu nombreux, sont situés entre la voie ferrée et la rive. — 190 M. *Eau Gallie,* 194 M. *Melbourne* (Belleview, $ 2 1/2 3) et (200 M.) *Malabar*; on traverse plusieurs petits cours d'eau. — En deçà de (215 M.) *Sebastian,* point de jonction pour (10 M.) *Cincinnatus Farms,* on franchit le *Sebastian* sur un long pont tournant. — 242 M. *Fort Pierce* (Fort Pierce Hotel, $ 2 1/2), station de commerce pour les Indiens Séminoles (p. 422), est fréquenté à l'époque de la pêche au tarpon (p. 417). — La ligne traverse d'immenses plantations d'ananas, dont les plus vastes sont à (254 M.) *Eden* et à (257 M.) *Jensen.* — En deçà de (261 M.) *Stuart,* la ligne quitte l'Indian River et traverse le large estuaire du *St. Lucie River.* — 283 M. *West Jupiter,* où la ligne franchit le *Jupiter River.* — A g. on aperçoit le phare de Jupiter, la station du câble de Nassau (p. 426), le Jupiter Inlet, l'embouchure de l'Indian River et les ressacs sur la rive.

Le **Jupiter Inlet** est une baie située à l'extrémité S. de l'Indian River et reliée au lac Worth (v. ci-dessous) par un court canal. Vue étendue de son phare. A env. 1 kil. 1/2 au S. est la station de sauvetage des Etats-Unis. Il y a d'intéressants taillis de mangliers.

Puis une région uniforme. 299 M. *West Palm Beach* (hôt.: Palms, La Grange, Holland, $ 2 à 3). On franchit le lac Worth sur un pont long de 800 m. A g. la *Munyon's Island.*

300 M. **Palm Beach.** — HÔTELS: **Royal Poinciana* (v. ci-dessous), bâtiment de style colonial, long de plus de 300 m., sur le lac Worth, avec 1700 lits, dep. $ 5; **Palm Beach Inn* (v. ci-dessous), sur la mer, avec 225 ch. dep. $ 3; **The Breakers*, au bord de la mer, avec des dépendances, 700 lits, dep. $ 4; *Hibiscus*, dep. $ 2 1/2. En outre, plusieurs petits hôtels et des pensions.

Palm Beach, sur l'étroite langue de terre qui sépare l'Océan Atlantique du *lac Worth* (p. 424), long de 35 kil. sur 3/4 de kil. à 1 kil. 1/2 de large, est un des bains d'hiver les plus distingués des Etats-Unis. La saison dure de Noël au 10 avril et bat son plein en mars. Il y a des jardins superbes, où prospèrent les cocotiers et d'autres palmiers, des fleurs et des arbustes semi-tropicaux et où mûrissent la banane, le fruit du goyavier (psidium), la pamplemousse (citrus, grape-fruit), la poire de l'avocatier (persea), l'anone (anona, custard apple), le fruit du manguier et la figue des Indes (carica, pawpaw). L'hôtel Royal Poinciana (v. ci-dessus; vue belle et étendue du dôme, surtout au soleil couchant) est relié au Palm Beach Inn (à côté, le *Pavilion,* avec une école de natation) par une avenue de palmiers longue de 800 m. Un long pont sur le lac offre une bonne occasion de pêche (tarpon, v. p. 417; etc.).

Dans la suite du trajet, la ligne repasse le lac Worth et traverse une contrée sablonneuse, en passant çà et là à des plantations d'ananas. — 312 M. *Boynton* (The Boynton, $ $2^1/_2$); 341 M. *Fort Lauderdale,* sur la rive N. du *New River;* 351 M. *Hallandale,* avec de grands jardins de légumes (tomates). — 357 M. *Arch Creek,* avec un pont naturel en coquina (p. 421). — 362 M. *Lemon City.*

366 M. **Miami.** — Hôtels: *Royal Palm*, sur la langue de terre qui sépare le Miami River de la Biscayne Bay, dans une forêt de cocotiers, dep. $ 5 (parfois comble); *Biscayne*, dep. $ 3; *The Everglade*, $ $2^1/_2$; *Gautier*; *Palm Hotel*, dep. $ $2^1/_2$ — Omnibus, 25 c.

Miami (pron. maïémmi), ville de 1680 hab., à l'extrémité S. du Florida East Coast Railway, est aussi la dernière station au S. des Etats-Unis La végétation y est semi-tropicale. Elle est située par 25° 50′ de lat. N. sur la rive N. du *Miami River,* qui se jette ici dans la *Biscayne Bay.* Cette baie est remplie d'une eau salée mais claire et elle est séparée de l'Atlantique par une rangée d'écueils (Florida Keys). On projette d'en approfondir le chenal jusqu'à plus de 5 m. Bonne pêcherie.

A 8 kil. au S. de Miami, le *Cocoanut Grove* (Peacock Inn, $ $2^1/_2$ à $3^1/_2$), un bouquet de cocotiers avec vue sur la Biscayne Bay.

Bateaux à vapeur de la Florida East Coast Steamship Co. de Miami: à (165 M.) *Key West* (p. 430), 3 fois par sem. toute l'année, en 13 h., pour $8.75 (y compris le lit et la nourriture); — à (185 M.) *Nassau* (hôt.: Colonial, dep. $5; Royal Victoria, dep. $4), dans l'île de Providence de l'archipel de Bahama, 2 à 3 fois par sem., en janvier et en avril, en 12 h., pour $18.50 (y compris le lit et la nourriture); — à (240 M.) *la Havane*, 2 fois par sem. toute l'année, en 16 h., pour $21 (y compris le lit et la nourriture).

76. Le St. John's River.

V. la carte, p. 419.

Bateaux à vapeur de la ligne dite Clyde's St. John's River Line, départ de Jacksonville, trois fois par sem., pour *Palatka*, *Astor*, *Beresford (De Land)*, *Sanford* (17 h.; $3.75, y compris le lit et la nourriture) et *Enterprise* (18 h.; même prix). D'autres vapeurs partent pour *Green Cove Springs*, *Palatka* et *Mayport* (tous les jours; v. p. 421). — De St. Augustine à Palatka, où l'on prend le bat. à vap., chemin de fer en 1 h. $^1/_4$ à 1 h. $^1/_2$ (v. p. 423).

Sur cette route, le paysage n'est guère varié, mais sa luxuriante végétation semi-tropicale lui donne de l'attrait. On y voit aussi çà et là des alligators. Le St. John's River, qui ressemble sur de longs espaces à un collier de lacs, est long d'env. 650 kil., mais sa pente totale est de 10 m. à peine. Les jacinthes aquatiques (*Eichhornia azurea*) y sont si nombreuses qu'elles menacent parfois d'intercepter le cours du fleuve dans ses passages étroits.

Dans la description ci-après, les désignations à dr. et à g. sont relatives à la navigation qui remonte le fleuve.

Jacksonville, v. p. 420. — 10 M. (à dr.) *Black Point.* — 14 M. (à dr.) *Orange Park* (station du chemin de fer). — 15 M. (à g.), *Mandarin*, où Mrs. Harriett Beecher Stowe (p. 73) séjournait en hiver. — 24 M. (à dr.) *Magnolia Point*, une des hauteurs riveraines les plus élevées. — 24 M. $^1/_2$ (à dr.) Embouchure du *Black Creek.* — 25 M. (à g.) *Remington Park.*

28 M. (à dr.) **Magnolia Springs** (*Hotel,* dep. $4; stat. du chemin de fer, p. 429), fréquenté par les phtisiques et situé au milieu de bouquets de pins et d'orangers.

30 M. (à dr.) **Green Cove Springs** (hôt.: *Clarendon,* $3; *St. Elmo,* $3 à 4), bain fréquenté avec une abondante source d'eau sulfureuse (26° C.), qu'on emploie sous forme de bains et de boisson. Une belle route de piétons conduit le long du fleuve à (2 M.) *Magnolia* (v. ci-dessus). — 38 M. (à g.) *Hogarth's Landing.* — 44 M. (à g.) *Piccolata,* ancienne colonie espagnole. — 49 M. (à g.) *Tocoi,* point de jonction d'une ligne (hors d'usage) pour (18 M.) St. Augustine (p. 421). — 63 M. (à g.) *Orange Mills,* avec de beaux bouquets d'orangers.

75 M. **Palatka** (hôt.: *Saratoga,* $2½; *Graham,* dep. $2½; *Arlington,* $2; tramway entre la gare et le bat. à vap., 5 c.), ville de 3301 hab., la plus grande du St. John en amont de Jacksonville, dans un site riant, est très fréquentée en hiver; c'est un centre important de chemins de fer et le point de départ des petits bateaux à vapeur de l'Ocklawaha (p. 428) et d'autres pour *Drayton Island* (v. ci-dessous).

De Palatka à *Rockledge*, *Palm Beach* et à *Miami*, v. R. 75; à *Sanford*, v. p. 429; à *St. Augustine*, v. p. 421; à *Jacksonville* (en chemin de fer), v. p. 420. Il y a aussi des lignes pour *Lake City* et *Macon* (p. 432/433) et pour *Gainesville* (p. 431) et *Ocala* (p. 432).

En amont de Palatka, la végétation devient plus luxuriante et prend un caractère semi-tropical: cyprès, orangers, lataniers, magnoliers, palmiers nains, chênes d'eau (*Quercus aquatica*), azalées, vignes de toute sorte, etc., couvrent les rives de leur feuillage touffu. Le cours du fleuve est d'abord étroit et tortueux.

76 M. (à g.) *Hart's Orange Grove,* une des plantations d'orangers les plus productives de la Floride. — 82 M. (à g.) *Dunn's Creek,* que remonte le vapeur pour *Crescent City,* par le lac Crescent. — 85 M. *Buffalo Bluff;* la ligne franchit le St. John (p. 429). — 93 M. (à g.) *Satsuma,* avec de beaux bouquets d'orangers. — 100 M. (à g.) *Welaka* (McClure Ho., $2), sur l'emplacement d'anciens établissements (settlements) indiens et espagnols, est située presque en face de l'embouchure de l'*Ocklawaha* (p. 428). — 106 M. (à dr.) *Fort Gates.* Le fleuve s'élargit et forme le *lac George* (Lake George; superficie, 400 kil. car.). *Drayton Island* a de beaux bouquets d'orangers. A dr. débouche le déversoir du *lac Kerr.* Le St. John's River se rétrécit de nouveau. — 134 M. (à g.) *Volusia,* sur l'emplacement d'une ancienne mission espagnole. — (à dr.) *Astor.* — Bientôt après, le bateau traverse le *lac Dexter.* — 162 M. (à g.) *Beresford,* d'où un court embranchement conduit, par *De Land Junction,* à *De Land* (hôt.: College Arms, $3 à 5; Putnam, $2½ à 3), avec la John B. Stetson University (450 étudiants). — 168 M. (à g.) *Blue Springs,* avec une source curieuse. Nous atteignons la partie la plus pittoresque de la rivière. — 174 M. (à dr.). Embouchure du *Kissimmee River* (ne pas confondre avec le Kissimmee mentionné p. 430).

Un peu plus loin, le bateau dépasse un second pont du chemin de fer et entre dans le *lac Monroe* (large de 8 kil.), où se trouvent (193 M.) *Sanford* (p. 429), sur la rive S., et (198 M.) *Enterprise* (p. 427), sur la rive N.

77. L'Ocklawaha River.

V. la carte, p. 419.

Bateaux à vapeur de la Hart Line ou de la Lucas Line, départ de Palatka, t. l. jours, pendant la saison pour (135 M.) *Silver Springs* (20 h., en aval, 15 h.; prix, $7, y compris le lit et la nourriture). Les bateaux sont petits, mais assez confortables.

On ne manquera pas de joindre cette excursion à la visite de la Floride. L'*Ocklawaha («Eau sombre, tortueuse») sort du *lac Griffin*, presque au milieu de la Floride, et débouche dans le St. John's River (v. p. 427), après un cours de 450 kil., dont env. 300 sont navigables aux petits vapeurs. Presque tout le cours du fleuve extraordinairement tortueux se compose d'un énorme marécage où croissent des cyprès, qui, drapés de mousse pendante, font une impression des plus fantastiques et très pittoresque, surtout sous les rayons obliques du soleil levant ou couchant, ou à la lueur des torches de résine ou des lampes électriques qui éclairent la nuit la route du navire. Le bois fourmille d'alligators, de serpents, de tortues, d'oiseaux-serpents (Plotus Anhinga, water-turkey), de hérons et d'autres oiseaux à l'éclatant plumage exotique. Il est interdit de tirer des coups de fusil du bateau.

De Palatka à (25 M.) *Welaka* sur le St. John's River, v. p. 427. Le bateau à vapeur tourne ici à l'O. et entre dans l'étroit *Ocklawaha*.

32 M. *Davenport;* 48 M. *Blue Spring;* 58 M. *Fort Brooke.* — 59 M. *Orange Springs;* l'*Orange Creek* débouche à dr. dans l'Ocklawaha, qui fait ici un violent coude à g. (S.). — 75 M. *Iola;* 78 M. *Forty Foot Bluff;* 87 M. *Eureka.* — A la (88 M. 1/2) **Porte de Cyprès (Cypress Gate)*, le bateau passe entre deux énormes cyprès, qui laissent à peine assez de place pour cela. A env. 11 kil. plus loin, le vapeur passe au *Twin Cypress* (à g.) ou cyprès jumeaux, dont les deux troncs se sont joints en croissant. — 101 M. *Hell's Half Acre* (île); 103 M. *Gore's;* 105 M. *Osceola's Old Field* (v. p. 412); 106 M. *Durisco's;* 118 M. *Grahamville.*

Plus loin (à 126 M. de Palatka), le bateau quitte l'Ocklawaha au cours bourbeux, sort de la forêt et remonte à dr. le *Silver Springs Run* aux eaux cristallines.

135 M. **Silver Springs** (*Brown's Hotel*, $2), la «Fontaine d'Argent», une des sources les plus grandes et les plus belles de la Floride, est peut-être cette «Fontaine de Jouvence» que cherchait Ponce de Léon (p. 421). L'eau de son bassin, large de 180 m. et profond de 18 à 24 m., est merveilleusement limpide, de sorte qu'on voit distinctement les petits objets du fond. — Silver Springs est une station de la Seaboard Air Line (p. 431).

78. De Jacksonville à Tampa.

V. la carte, p. 419.

A. Par Palatka et Sanford.

240 M. Atlantic Coast Railway en 10 h. (prix du trajet, $6.30; wagon-lit, $2). *Port Tampa* (p. 430), le point de départ des bateaux pour Key West et la Havane, se trouve à 9 M. (35 min.) plus loin au S.-O. Il y a sur cette route des wagons directs de New York à Tampa (v. p. 430).

De Jacksonville (p. 420) à *Palatka,* la ligne suit la rive g. (O.) du *St. John* (p. 426) qui est rarement visible. 28 M. *Magnolia Springs;* 30 M. *Green Cove Springs;* 41 M. *West Tocoi* (p. 427). — 55 M. *Palatka,* v. p. 427.

63 M. *Buffalo Bluff;* la ligne passe sur la rive E. du St. John. Beaucoup de bouquets d'orangers. — 83 M. *Seville* (Grand View, $2). Le *lac George* (p. 427) se trouve à 6 kil. à l'O. — 99 M. *De Leon Springs.* — A (108 M.) *De Land Junction,* le train croise la ligne de Beresford à De Land (p. 427), et à (112 M.) *Orange City Junction,* celle de New Smyrna (p. 424). — 118 M. *Enterprise Junction,* point de jonction de la ligne pour *Enterprise* et *Titusville* (v. p. 424).

La ligne franchit le St. John à sa sortie du *lac Monroe* (p. 428). — 121 M. *Monroe.*

125 M. **Sanford** (*buffet;* hôt.: *Sanford Ho.,* dep. $2; *Wilton,* $2 à 3), petite ville active de 1450 hab. et centre de voies ferrées, sur la rive S. du *lac Monroe,* qui est poissonneux. Le St. John's River est navigable jusqu'ici pour les grands navires.

De Sanford à Tarpon Springs et à St. Petersburg, 151 M., *Atlantic Coast Line* (pas de trains directs; chemin de fer à voie étroite jusqu'à Trilby). — 16 M. *Palm Springs.* — 28 M. *Crown Point,* avec des bois de citronniers. — 33 M. *Oakland,* sur le *lac Apopka* (310 kil. car.), avec de grands bois d'orangers. — 44 M. *Clermont,* sur le *lac Mineola;* on y cultive beaucoup de tomates. — 75 M. *Trilby,* petite ville, sur le *lac Du Maurier,* point de jonction de la route côtière (O.) venant du N. pour Tampa (p. 431). Ses rues portent les noms de personnages du roman de «Trilby» de George Du Maurier (1894), qui eut d'abord un grand succès en Amérique. — 121 M. **Tarpon Springs** (hôt.: *The Oaks, The Ferns,* $2), bain agréable sur le golfe du Mexique, non loin de l'embouchure de l'*Anclote River.* Dans le voisinage, à 3 kil. au N.-E., l'anc. résidence du duc de Sutherland. Sur l'Anclote River, à 5 kil. à l'O., se trouve *Sponge Harbor,* d'où l'on exporte de grandes quantités d'éponges. — 124 M. *Sutherland* (hôt.: San Marino, $4), station climatique fréquentée en hiver. Au delà de (129 M.) *Dunedin,* le train traverse la *péninsule de Pinellas,* située entre la baie d'Old Tampa et le golfe du Mexique. — 136 M. *Belleair* (Bellevue, dep. $3½), séjour d'hiver sur la *baie de Clearwater.* — 150 M. **St. Petersburg** (hôt.: Detroit, Huntington, dep. $2½), avec une importante pêcherie. Des bateaux à vapeur partent de (151 M.) *St. Petersburg Wharf* pour *Port Tampa* (p. 430) et le *Manatee River.*

Bateau à vapeur de Sanford à *Jacksonville,* v. R. 76. — Un chemin de fer relie Sanford au *Lake Charm,* à *Tavares* (sur le *lac Eustis*) et à *Leesburg* (p. 432).

Au delà de Sanford, le train passe à d'innombrables lacs. — 143 M. *Winter Park* (Rogers Ho., $2 à 2½) est un charmant séjour d'hiver. — 147 M. *Orlando* (hôt.: San Juan, $2½ à 3½; La Casa, $2), petite ville active de 2481 hab.; rendez-vous des chasseurs. —

166 M. *Kissimmee* (hôt.: Kissimmee Hot., dep. $ 2½; Graves, Park, $ 2), sur le *lac Tohopekaliga,* est également très frequentée par les sportsmen. C'est le siège de la Cie. dite *Disston* ou *Okeechobee Co.*, qui a beaucoup fait pour défricher la région marécageuse du S. Embranch. sur *St. Cloud,* non loin au S.-E., où il y a des plantations de cannes à sucre.

Le *Kissimmee*, qui sort du lac Tohopekaliga au S., traverse le *lac Kissimmee* et va se jeter dans le *lac Okeechobee* (2600 kil. car. de superficie sur 6 m. de profondeur seulement), qui se rattache au golfe du Mexique par un canal et par le *Caloosahatchee River*.

194 M. *Bartow Junction;* embranch. au S. sur (17 M.) *Bartow,* (91 M.) *Punta Gorda* et (101 M.) *Fort Myers.*

Punta Gorda (hôt.: *Punta Gorda Hotel*, fermé en été, dep. $ 2½; *Dade Ho.*, fermé en hiver, $ 2½) est sur le *Charlotte Harbor*. Le *Peace River* et le port offrent une bonne occasion de chasse et de pêche (dans le voisinage, les meilleures eaux pour la pêche du «tarpon», p. 417).

208 M. *Lakeland* (65 m.; hôt.: Tremont Ho., $ 2½ à 3) est également le point de jonction d'une ligne pour Bartow (et Punta Gorda), ainsi que de la ligne côtière O. (p. 431). — 218 M. *Plant City,* où la ligne croise celle dite Seaboard Air Line (v. p. 431).

240 M. **Tampa** (hôt.: *Tampa Bay Hotel,* avec 500 ch., un théâtre, une école de natation, etc., dep. $ 4; *Almeria,* $ 2½; *Arno,* $ 2 à 3; *Palmetto, De Soto,* dep. $ 2); agent cons. de France, M. Vicente Guerra), ville de 15 839 hab. (y compris West Tampa; on comptait 720 en 1880 et 5532 en 1890), et la plus importante place de commerce sur la côte O. de la Floride, est située à l'extrémité supérieure de la *Hillsborough Bay* (bras E. de la baie de Tampa) et à l'embouchure du *Hillsborough River;* elle est très fréquentée en hiver. Importante fabrication de cigares. Des bois d'orangers et de citronniers entourent la ville; la baie fourmille de poissons (y compris le «tarpon», p. 417) et d'oiseaux aquatiques, tandis que les forêts de ses rives abondent en gros et menu gibier.

A env. 30 kil. au S.-E. de Tampa, près d'*Indian Hill*, un certain nombre de monticules conchyliens (tumulus), où l'on a trouvé des ossements humains.

246 M. **Port Tampa** (hôt.: **The Inn,* ch. dep. $ 1), sur une presqu'île qui sépare la Hillsborough Bay de l'*Old Tampa Bay,* est le point de départ des bateaux à vapeur pour *Key West* et *la Havane, Mobile,* et divers points de la *Tampa Bay,* du *Manatee River,* etc. L'eau étant basse, le train s'avance dans la baie jusqu'à 1 kil. ½ env. au moyen d'un pont de charpente; le pier, l'hôtel et les autres édifices sont à l'extrémité de ce pont.

Les bateaux de la Cie. dite Peninsular & Occidental Steamship Co. pour *la Havane* partent 3 fois par sem. en hiver et 2 fois par sem. en été (34 h.; prix du trajet, $ 21.25). Ils mouillent en route à

Key West (pron. kî; hôt.: *The Jefferson*, dep. $ 3; *Island City Hot.*, $ 3; *Cripe Hot.*, $ 1½ à 2½; *El Polaco*, restaur. espagnol; tramways; voitures, $ 1 par heure), ville de 17 114 hab., située dans une des îles calcaires coralliennes dites «Florida Keys», qui s'étendent devant la presqu'île au S. Son nom dérive, dit-on, de l'espagnol *Cayo Hueso* (île Osseuse), que lui donnèrent les Espagnols qui la découvrirent, parce qu'ils

y trouvèrent des ossements humains en grand nombre. La population compte beaucoup de Cubains qui y ont établi des manufactures de cigares, dont la production annuelle est de 125 à 150 millions de cigares. La pêche dans les eaux profondes (loup de mer, etc.), celle des éponges et des tortues sont une autre source de revenus. L'excellent port protégé par le *Fort Taylor*, situé dans un îlot, et d'autres fortifications récentes, est profond de 7 m. 50 et commande la meilleure entrée du golfe du Mexique.. L'air pur y attire beaucoup d'hôtes en hiver (température moyenne dans cette saison, 14° C.). Bateaux à vap. pour *Port Tampa* (p. 430), *Miami* (p. 426), *la Nouvelle-Orléans* (p. 434), *Galveston* (p. 553) et *New York* (p. 5).

8 ou 9 h. après le départ de Key West, le bateau atteint le beau port **de la Havane** (hôt.: *Louvre*, au coin des San Rafael et Consulado Strs., avec un bon restaur.; *Florida*, Obispo, 28, etc.), capitale de la République de Cuba (v. p. LXI), qui compte 262 395 hab.

Sand Key, petit îlot rocheux à 12 kil. au S.-O. de Key West, avec une station météorologique de l'Union, est la dernière terre au S. des États-Unis.

B. Par Palatka et Ocala.

268 M. Atlantic Coast Line en 13 h. (prix comme à la R. 78 *A*).

De Jacksonvills à (55 M.) *Palatka,* v. R. 78 *A*. — Notre ligne se dirige à l'O. 93 M. *Rochelle,* où elle se détache (à g.) de celle pour (132 M.) *High Springs* (p. 418), et tourne au S. — 99 M. *Micanopy Junction;* embranch. sur (8 M.) *Tacoma.* — 106 M. *Oaklawn,* embranch. sur (6 M.) *Citra.*

124 M. **Ocala** (hôt.: *Ocala Ho.,* dep. $3; *Montezuma,* dep. $2 1/2), petite ville industrielle (3380 hab.), dans un des districts les plus fertiles de la Floride. On exploite dans les environs de grandes mines de phosphate.

Ocala est aussi une station de la Seaboard Air Line (p. 428) et la tête de ligne de l'Atlantic Coast Line pour *Dunnellon* (sur le *Withlacoochee River*), *Crystal* et (49 M.) *Homosassa*, sur le golfe du Mexique. Ligne pour *Silver Springs*, v. p. 428.

Près de (158 M.) *Leesburg,* point de jonction d'une ligne pour *Astor,* notre ligne tourne au S.-O. — 185 M. *St. Catherine* (p. 432). — 187 M. *Croom;* embranch. sur (10 M.) *Brooksville.* — 196 M. *Trilby* (p. 429), où nous croisons la ligne de Sanford à St. Petersburg. — 229 M. *Lakeland* (p. 430). Suite du trajet jusqu'à (261 M.) *Tampa,* v. R. 78 *A*.

C. Par Waldo et Ocala.

212 M. Seaboard Air Line Railway en 8 h. 1/2 à 11 h. (prix comme à la R. 78 *A*; jusqu'à Ocala, $3.05; jusqu'à Cedar Key, $3.80).

Cette ligne se détache à (19 M.) *Baldwin* à g. (S.) de celle pour Tallahassee (et la Nouvelle-Orléans, v. p. 432) et se soude à la ligne de Fernandina (p. 420) à Tampa. — 33 M. *Highland;* 38 M. *Lawtey,* avec des jardins d'orangers et de fraisiers. — 45 M. *Starke,* embranch. sur (60 M.) *Wannee.* — 51 M. *Hampton,* point d'intersection de la ligne de Palatka (p. 427) à *Macon* (p. 417). — 56 M. **Waldo** (*Waldo Ho.,* $3).

De Waldo à Cedar Key, 71 M., chemin de fer en 3 h. — 14 M. **Gainesville** (*Brown Ho.,* dep. $2), station climatique d'hiver de 3633 hab.

est le point de jonction de lignes pour Palatka, Ocala, Live Oak, etc. De là, on peut visiter l'*Alachua Sink* et d'autres curiosités naturelles. — 28 M. *Archer*, d'où un embranch. conduit au S. à (28 M.) *Eagle Mine*, par un district riche en phosphate. — 71 M. **Cedar Key** (hôt.: *New Palmetto*, *Schlemmer*, $2), petite ville de 740 hab., se trouve dans un îlot ou key (v. p. 430) devant la côte O. de la Floride; il y a un port profond de 4 m. La ville se livre au commerce du poisson, des tortues, des huîtres, des éponges et du bois de cèdre rouge pour les crayons. Des bateaux à vap. en partent pour le *Suwannee* ou *Suwanee River* (pron. syouwônil), célébré dans le chant nègre «The old folks at home» (par S. C. Foster), qui débouche à env. 20 kil. au N. de Cedar Key dans le golfe du Mexique.

70 M. *Hawthorne*, où notre ligne croise celle de Palatka à Gainesville (p. 431). Elle longe ensuite le *Lochloosa*, un lac, et franchit le bras E. de l'*Orange Lake*, sur la rive S. duquel s'étendent de grands vergers d'orangers dits Mammoth Orange Groves (v. p. 417). — 83 M. *Citra* (p. 431). — 98 M. *Silver Springs Junction*; embranch. sur (2 M.) *Silver Springs* (p. 428). — 101 M. **Ocala** (v. p. 431). — 127 M. *Wildwood*, d'où une ligne conduit à *Leesburg* (p. 429), à *Tavares*, à *Orlando* et à *Lake Charm*. — 135 M. *Panasoffkee*, à l'extrémité S. du lac du même nom. — A 6 kil. au N. de (146 M.) *St. Catherine* (point de jonction de l'Atlantic Coast Line), le major Dade avec 110 soldats fut surpris et massacré par les Séminoles (p. 423), le 28 décembre 1835; trois soldats seulement en réchappèrent. — 156 M. *Lacoochee* est le point de jonction de l'Atlantic Coast Line de Sanford à St. Petersburg (p. 429). — Près de (164 M.) *Dade City*, se trouve le joli *Pasadena Lake*. — 189 M. *Plant City*, v. p. 430. — 194 M. *Turkey Creek*.

De Turkey Creek à Sarasota; 55 M., *Florida West Coast Railway*, en 2 h. 1/2 à 4 h. 1/2. Cette ligne donne accès au district dit «*Manatee Country*», fertile en orangers. Stations sans importance. — 32 M. *Parrish*. — 39 M. *Terra Ceia Junction*, point de jonction pour (21 M. 1/2) *Terra Ceia*. — 40 M. 1/2 *Ellenton*. — 43 M. *Palmetto*, sur la rive N. du *Manatee River*, est relié par un bateau-bac (1/4 d'h.) avec *Braidentown*, ville de 1000 hab. Près de là, *Braiden Castle* (auj. en ruine) a été un des premiers campements des planteurs de cannes à sucre, dans cette contrée. — 44 M. *Manatee*, sur la rive S. de la rivière du même nom. — 55 M. *Sarasota* (De Soto Hotel, dep. $2), sur la *baie de Sarasota*. Cette ligne sera prolongée jusqu'à *Punta Gorda* (v. p. 430).

210 M. *Ybor City*, avec de grandes manufactures de tabac. — 212 M. *Tampa*, v. p. 430.

79. De Jacksonville à Tallahassee, à Pensacola et à la Nouvelle-Orléans.

614 M. Seaboard Air Line Railway jusqu'à (208 M.) *River Junction*, en 8 h.; Louisville & Nashville Railroad de là à (614 M.) *la Nouvelle-Orléans*, en 14 à 15 h. (wagons directs; prix $19.35; wagon-lit, $3.50).

Jacksonville, v. p. 420. La ligne tourne à l'O. et croise près de (19 M.) *Baldwin* celle de Fernandina à Tampa et à Cedar Key (v. p. 431). — 28 M. *Macclenny*; le train franchit le bras S. du *St. Mary's River*. — 47 M. *Olustee*, où les Confédérés battirent les troupes Fédérales le 20 février 1864. — 60 M. *Lake City* (hôt.: Central Ho.,

City Hot., $2), enfouie au milieu d'arbres et entourée de lacs et d'étangs en grand nombre, possède le State Agricultural College avec une station d'expériences agricoles. Embranch. pour Palatka (p. 427), Gainesville (p. 431), Macon (p. 417), etc. — 82 M. *Live Oak* (à 8 M. au N., *Suwanee Springs*); la ligne croise la voie côtière O. de l'Atlantic Coast Line et franchit à (95 M.) *Ellaville* les eaux bouillonnantes du *Suwannee* (p. 432). — 124 M. *Greenville;* pont sur l'*Aucilla.* — 138 M. *Drifton,* d'où une ligne au N. conduit à (4 M.) *Monticello* et à *Thomasville* (p. 418). — 147 M. *Lloyd* (buffet, dîn. 75 c.). La contrée devient plus ondulée.

165 M. **Tallahassee** (pron. telléhéssi; 85 m.; hôt.: *Leon,* $2 à 3; *St. James,* $2), ville de 2981 hab., capitale de la Floride, se trouve dans un beau site, sur une colline boisée. On y remarque entre autres édifices: le *Capitole,* le *palais de Justice* et le *West Florida Seminary.* Les jardins sont superbes, surtout dans la saison des roses. Le cimetière renferme le tombeau du prince Achille Murat (m. 1847), fils du roi de Naples fusillé à Reggio en 1815; il avait épousé une petite-nièce de Washington et s'était établi près de Tallahassee.

Jolies excursions en voiture au *lac Jackson* (10 kil.), tres poissonneux; au *lac Iamonia* (19 kil.), au *lac Miccosukie* (29 kil.), à *Bellair* (10 kil.) et à ***Wakulla Spring** (à 24 kil. au S.). La source (7 kil. de *Wakulla Station,* sur l'embranchement pour *St. Mark's*) est profonde de 32 m. et ses eaux sont d'une merveilleuse limpidité. On peut la visiter aussi de St. Mark's en barque (2 h.).

De Tallahassee, le Carrabelle, Tallahassee & Georgia Railway se dirige au S.-O. sur (45 M.) *Lanark* (Lanark Inn, $2), au bord du golfe du Mexique et sur (50 M.) *Carrabelle* (City Hotel, $2), port avec un commerce de poisson et de bois. — De Carrabelle, des bateaux à vap. desservent (30 M.) *Apalachicola* (Fuller, $2; agent cons. de France, M. A.-J. Murat), port avec 3077 hab., sur l'*Apalachicola River.*

A env. 3 kil. au delà de Tallahassee se trouve, à g., la propriété Murat (v. ci-dessus). Plus loin, le train traverse l'*Oklockonee River.* Des magnoliers croissent ici à profusion. — 189 M. *Quincy,* avec de grands plantages de tabac.

208 M. *River Junction,* sur l'*Apalachicola* (la gare est sur un patin de charpente qui émerge de l'eau); notre ligne se soude ici à celle du *Louisville & Nashville Railroad* (correspondance aussi avec les vapeurs de l'Apalachicola River). Le train traverse ensuite un long pont de charpente sur l'Apalachicola, formé à 3 kil. en amont par la réunion du *Flint* et du *Chattahoochee.* — 234 M. *Marianna,* sur la *Chipola.* — 290 M. *De Funiak Springs* (Griffin Ho., $2). — 319 M. *Crestview;* le train franchit le *Shoal River.* — 349 M. *Milton,* à l'extrémité N. de la *Blackwater Bay.* Env. 16 kil. plus loin, la ligne traverse l'*Escambia Bay* sur un pont de charpente long de 5 kil. A g., belles échappées sur la mer.

369 M. **Pensacola** (pron. pennesékôla; hôt.: *Escambia,* dep. $2 1/2; *Merchants',* dep. $2; vice-consuls des Pays-Bas [M. A. Zelius] et de Russie), sur la baie du même nom, qui forme un excellent port profond de 7 m., à 16 kil. du golfe du Mexique, a été fondée en 1696 par les Espagnols et compte actuellement 11 747 hab

Important commerce de bois et de poisson, avec un grand entrepôt (elevator). Les *Forts St. Michael* et *St. Bernard,* qui sont délabrés, datent en partie de l'époque espagnole.

Excursions (bateau à vap. local): au *Navy Yard*, au *Fort McRae*, au *Fort Barancas* et au *Fort Pickens (Santa Rosa Island).* Il y a des bateaux à vapeur pour les ports européens.

La ligne court ensuite au N. le long de l'*Escambia River* et entre un peu en deçà de (413 M.) *Flomaton,* dans l'*Etat d'Alabama.* De Flomaton à (472 M.) *Mobile* et à

614 M. *La Nouvelle-Orléans,* v. p. 396/398.

80. La Nouvelle-Orléans *(New Orleans).*

Gares: *Union Station* (pl. E 4), gare du Southern Pacific R. R., de l'Illinois Central R. R. et du Yazoo & Missisippi Valley R. R.; — *Terminal Station* (pl. E 3), gare du St. Louis & San Francisco R. R.; — *Louisville & Nashville R. R. Depot* (pl. F 4); — *New Orleans & North Eastern R. R. Depot* (*Queen & Crescent;* pl. G H 3); — *New Orleans & Southern R. R. Depot* (pl. G 2). — *Texas & Pacific R. R. Depot* (pl. G 5), sur la Levee (esplanade), avec des bateaux-bacs qui franchissent le fleuve; — *New Orleans Fort Jackson R. R. Depot* (pl. G 3), sur la rive dr. du Missisipi; — *West End Station* (pl. F 3); — *Old Lake Station* (pl. G 2-3), pour des lignes locales menant au lac Pontchartrain (p. 438). — Omnibus: aux trains principaux (25 c.).

Hôtels: *St. Charles* (pl. c; F 4), St. Charles Av., dep. $ 3½, ch. dep $ 1½; *Grunewald* (pl. d; F 4), Baronne Str., près de Canal Str., mêmes prix; *Commercial* (pl. f; F 3-4), au coin des Royal et Iberville Strs., ch. dep. $ 1; *Denechaud*, au coin des Perdido et Carondelet Strs. (pl. F 4); *Cosmopolitan* (pl. o; F 4), Bourbon Str. et Royal Str., ch. dep. $ 1½; *Fabacher's*, Iberville Str., près de Royal Str., beaucoup de négociants; *St. Charles Mansion*, St. Charles Av., 822, près de Lee Circle, ch. sans pension.

Pensions *(Boarding Houses)*, en grand nombre; les nombreuses *pensions* et *chambres garnies* du quartier français (p. 436) sont tenues tout à fait «à la créole». Pendant le carnaval (p. 436), il y a un bureau spécial de location.

Restaurants (généralement bons). Dans les hôtels ci-dessus, puis: *Fabacher*, Royal Str., 137 (entrée pour les dames, Iberville Str., 706), ouvert jour et nuit; *Antoine*, St. Louis Str., 713; *Louisiana*, Iberville Str., 717; *Victor*, Bourbon Str., 209; *Figalle*, Iberville Str., 722, modeste, bonne table; *Bègue*, près du French Market, au coin des Madison et Decatur Strs., pour le déj. à la fourchette; *Dour's*, au City Park (p. 438); *Christian Women's Exchange*, au coin des Camp et South Strs., au Lafayette Sq., pas cher. — *Cafés*, en grand nombre, dans le quartier français (p. 436). — La ville est renommée pour ses mets créoles, surtout pour le *gumbo*, un épais potage à la ketmie comestible (okra, *Hibiscus esculentus*), avec du poulet, des huîtres, des crabes ou des crevettes. — Restaurants avec jardins sur le lac Pontchartrain, v. p. 438.

Tramways électr., dans toutes les directions et pour les faubourgs (5 c.). Un compartiment est réservé aux nègres («for our colored patrons»). — **Voitures,** env. $ 1 par heure; des gares aux hôtels, 1 pers. 50 c.

Bateaux-bacs: pour *Algiers*, *Gouldsboro* et *Gretna*, sur la rive dr. du Missisipi. — **Bateaux à vapeur:** pour tous les points du *Missisipi* (v. R. 63), de l'*Ohio* et du *Missouri*, et pour *New York*, *Boston*, *Key West*, *la Havane*, *Vera Cruz*, *Liverpool*, *Hambourg* (ligne de Hambourg-Amérique, 1 à 2 fois par mois) et beaucoup d'autres ports d'Europe et des Etats-Unis. — Agence de la *Compagnie Générale Transatlantique*, Frank J. Orfila, Carondelet Str., 213.

Lieux de divertissement: *Opéra français* (French Opera House; pl. F 3), au coin des Bourbon et Toulouse Strs. (2000 places); *Orpheum* (pl. F 4), St. Charles Av.; *Grand Opera House* (pl. F 3), Canal Str.; *Crescent Theatre*, *Tulane Theatre*, Baronne Str.; *Newcomb Theatre* (pl. E F 3-4);

Elysium Theatre (pl. G 2). — *Athletic Park* (pl. BC 2), théâtre d'été (vaudevilles); *West End Casino* (près du lac, p. 438), pour concerts d'été.

Sociétés françaises: *Soc. Franç. de Bienfaisance et d'Assistance Mutuelle et Hôpital Français*, Elk Pl., 150, Ste-Anne, entre Derbigny et Roman Strs.; *Soc. Franç. du 14 Juillet*, St-Pierre, 1028; *Union Française*, N. Rampart, 928; *Athénée Louisianais*, Carondelet Str., 215. — Librairie française: *A. Rémond*, Bourbon Str., près de l'Opéra français. — Journaux français: *Abeille de la Nouvelle-Orléans* (quotidien); *La Guêpe* (hebdomadaire).

Poste (*Post Office*; pl. P. O., F 4), Canal Str., ouverte de 6 h. 30 du m. à 7 h. du s.; le dim. de 9 h. à midi.

Agence de voyage (p. xxxiii): *Thos. Cook & Son*, St. Charles Av., 219.

Consulats: de France, M. *P.-M. Richard* (cons. gén.), Gravier Str., 624; de Belgique, M. *C. Stump-Schæfer*; d'Italie, M. *G. Saint-Martin*; des Pays-Bas, M. *F.-J. Hammond*; d'Espagne, M. *J. Tuero*; de Suisse, M. *E. Hæhn*.

Pour une course d'orientation (v. p. 436), on recommande les deux tours en tramway suiv.: *a.* Prendre la *Canal Belt Line* passant par Canal Str. (pl. B-E 1-3), une longue rue, aux cimetières (p. 438) et au City Park (pl. BC 1), puis aux Fair Grounds (pl. DE 1) de l'autre côté du Bayou St. John (pl. D 1-2) et retour à l'Esplanade Av. Au coin de l'Esplanade Av. et de Rampart Str. (pl. F 2), monter dans la voiture de Dauphine Str. et traverser le quartier des affaires, en passant au Holy Cross College et aux casernes, d'où l'on va à pied par la Levee à Chalmette (p. 439). — *b.* Prendre la *St. Charles Avenue Belt Line* de Canal Str. à la St. Charles Av. par Baronne Str. (pl. E 4), puis par le parc Audubon (pl. A 6) et retour à Canal Str. par les Carrollton (pl. AB 4-2) et Tulane Avenues (p. 438).

La Nouvelle-Orléans (New Orleans, pron. nyou orlînnss), la plus grande ville de la Louisiane et la plus importante place de commerce au S. des Etats-Unis, est située par 29° 57′ de latitude N. (à peus près comme le Caire), sur le *Mississipi*, à 177 kil. en amont de son embouchure dans le golfe du Mexique. La ville, qui ne manque pas d'originalité dans sa disposition, la construction de ses maisons et la physionomie de ses rues, se trouve en majeure partie sur la rive g. du fleuve, qui est large ici de 400 à 800 m. et décrit le coude, auquel la Nouvelle-Orléans doit son nom de «Crescent City» (Cité du Croissant). Une grande partie de la ville est au-dessous du niveau des hautes eaux et elle est protégée par une jetée *(levee)* large de 4 m. 50 et haute de 4 m. 30. Le rayon de la ville, qui s'étend au N. jusqu'au *lac Pontchartrain* (p. 438), comprend une superficie de 485 kil. car., mais il se compose aux trois quarts d'un marécage inhabitable. Le climat est chaud et humide et la fièvre jaune y règne fréquemment. Les moustiques y sont très désagréables en été. *Canal Street* (pl. B-F 1-4), la principale artère du commerce, part du fleuve et sépare le *quartier français* (French Quarter) ou «*Vieux Carré*» (v. p. 436), au N.-E., de la *cité nouvelle* (New City) ou *quartier américain* (American Quarter), au S.-O. *St. Charles Avenue* renferme les plus belles maisons. En 1903, la population de la Nouvelle-Orléans comptait 340 000 hab., et elle en avait, en 1900, 287 104, dont 77 714 pers. de couleur, tandis que le reste est en grande partie d'origine française, allemande, irlandaise, italienne et espagnole.

La Nouvelle-Orléans a été fondée en 1718 par Jean-Baptiste Lemoine de Bienville, gouverneur de la colonie de Biloxi (p. 398), et reçut son nom en l'honneur du duc d'Orléans, alors régent de France. Elle fut élevée en 1721 au rang de capitale de la Louisiane, bien qu'à cette époque elle

ne fût guère qu'un village de trappeurs et de chercheurs d'or. En 1732, le nombre de ses habitants s'élevait à env. 5000. En 1762, la France la céda à l'Espagne, mais les habitants s'y opposèrent; ils se donnèrent un gouvernement autonome et ne furent soumis qu'en 1769. En 1800, la Nouvelle-Orléans tomba de nouveau au pouvoir des Français, mais en 1803 ils la cédèrent avec le reste de la Louisiane aux Etats-Unis (v. p. LVII), qui l'élevèrent au rang de cité en 1804; elle comptait alors 10000 hab. Le général Andrew Jackson (p. 437) y remporta en 1815 une victoire décisive sur les Anglais (p. 439). Dans la guerre de Sécession, la ville se rendit en 1862 aux Unionistes sous les ordres du général Butler, le général Farragut ayant avec 44 vaisseaux forcé le passage du Mississipi sous le feu des forts Jackson et St. Philipp. La population comptait 116375 hab. en 1850, 168675 hab. en 1860, 191418 hab. en 1870, 216090 hab. en 1880 et 242039 en 1890.

La Nouvelle-Orléans est, à bien des égards, une des villes les plus intéressantes de l'Amérique du Nord, et cela surtout parce que non seulement les édifices, mais aussi les mœurs et les usages y ont conservé intégralement le caractère des premiers habitants français et espagnols (quartier français, v. ci-dessous). On y entend beaucoup parler français et le Code Napoléon est encore auj. en vigueur dans la Louisiane. — Le *carnaval* de la Nouvelle-Orléans, célébré en grande pompe le jour du *Mardi Gras* (Shrove Tuesday), est renommé. Le roi du carnaval («Rex») avec ses vassaux (Knights of Momus, Mystic Krewe [crew] of Comus, etc.) prend positivement possession de toute la ville. Si l'on veut la visiter à cette époque, ce qui en vaut la peine, on fera bien de retenir sa chambre (v. p. 434).

La Nouvelle-Orléans est, grâce à sa situation, l'entrepôt du plus grand district agricole du monde. La valeur de son exportation était en 1903 d'env. 150 millions de doll. et celle de son importation de $ 85212000. Le tonnage des bateaux entrant dans son port est de plus de 5 millions par année. C'est avec New York le plus grand port d'exportation des Etats-Unis et après Liverpool le plus grand marché au coton du monde (env. 2 millions 1/2 de balles par année), mais elle exporte aussi de grandes quantités de sucre, de mélasse, de riz, de viande de porc, de maïs, de laine, de bois, de peaux et de tabac et elle importe des fruits de l'Amérique Centrale et du Sud, surtout des bananes. La valeur totale de son commerce s'est élevée en 1890 à $ 550493315. Les produits industriels (valeur en 1903, 70 millions de doll.) sont, entre autres: l'huile de coton, les machines, les douves, la farine et le sucre. — Malgré les jetées, le Mississipi déborde fréquemment et les inondations qu'il cause sont désastreuses. Dans les 150 dernières années, la rive E. du fleuve s'est beaucoup avancée; le terrain («batture») nouvellement formé de cette façon a une largeur de 450 m. en quelques endroits.

Pour commencer la visite de la Nouvelle-Orléans, le mieux est de faire la course d'orientation indiquée p. 435 ou bien de jeter d'abord un coup d'œil sur l'ensemble de la ville du toit du *Hennen Building,* au coin de la Common Av. et de Carondelet Str. (pl. F4) ou encore de la **Douane** (*Custom House;* pl. F 4), bel édifice de granit, dans Canal Str., près du fleuve, avec un grand hall de marbre.

Immédiatement au-dessous de la douane, Canal Str. débouche sur la ***Levee** (*Jetée;* pl. F-H 6-3, p. 435), qui s'étend sur la rive E. du Mississipi sur une longueur d'env. 10 kil. et qui offre des scènes animées et très intéressantes.

Au N. de la Douane commence le *QUARTIER FRANÇAIS (v. ci-dessus), où il vaut la peine de faire une promenade par l'Esplanade Av., les Rampart, Royal, Bourbon, Conti et Toulouse Strs.

Le *quartier français*, est presque exclusivement habité par des *créoles* (c.-à-d. des descendants de colons de race latine nés en Amérique), des Italiens et des pers. de couleur. Parmi les traits caractéristiques de ce

quartier, on remarque entre autres: les murs en briques crues (adobes), les façades en stuc blanchies à la chaux, les jalousies, les portes-cochères, les fenêtres aux vitres petites, les grilles, les arcades, les beaux balcons en fer forgé, les toits en tuiles et les cours intérieures — le tout encadré d'une végétation semi-tropicale aux fleurs éclatantes et animé par une population d'une vivacité toute française. La plupart des rues ont des noms français et espagnols, que la prononciation américaine estropie parfois singulièrement.

On suit la Levee au N. et l'on atteint bientôt JACKSON SQUARE (pl. F 3), l'ancienne *Place d'Armes,* avec une vieille grille en fer et une *statue du général Andrew Jackson* (p. 436) par Clark Mills. Du côté N.-O. de cette place, la **cathédrale de St. Louis,** construite de 1792 à 1794 dans le style hispano-créole, sur l'emplacement qu'avait occupé une église construite en 1718, mais modernisée en 1850. Les édifices à dr. et à g. sont des *tribunaux;* le bâtiment S. a été construit en 1795 pour le *Cabildo* ou conseil municipal. C'est là qu'eut lieu en 1803 la remise formelle du territoire cédé par Napoléon Ier (p. 436). Au N. et au S. du square, les *maisons Pontalba,* très anciennes. Non loin au S., Chartres Str., 502, la grande maison préparée en 1815 pour y recevoir Napoléon après sa délivrance de Ste-Hélène projetée par le major Girod. — Sur la Levee, immédiatement au delà de Jackson Sq., le ***marché français** (*French Market;* pl. G 3) dont la visite est fort intéressante (v. p. 436; surtout dans la sem. de 6 h. à 7 h. du m.; le dim. à 8 h. ou 9 h. du m.; beaucoup de gibier, poisson, fruits et légumes). — Au N., au coin des Chartres et Hospital Strs., dans un couvent d'ursulines construit en 1730 et qui a conservé sa forme primitive, le *palais archiépiscopal* (pl. F G 3) et un *musée colonial.* A côté, Royal Str., 1140, une maison où ont habité Lafayette, Ney et Louis-Philippe. — A l'extrémité S.-E. de l'Esplanade Av., l'*hôtel de la Monnaie* (U. S. Branch Mint; pl. G 3), dans le style ionique.

En suivant au S. du quartier français la St. Charles Av., on passe au *St. Charles Hotel* (à dr.) et à l'*Orpheum* (à g.; pl. F 4) et l'on est au *LAFAYETTE SQUARE (pl. F 4), avec une *statue de Franklin,* par Hiram Powers, un *monument de John McDonough* (1898), fondateur (m. en 1850) de 30 grandes école spour 15 à 20 000 enfants, et une *statue de Henry Clay* (p. 374), par Joel T. Hart. Cette place est entourée par l'*hôtel de ville,* la nouvelle *poste, l'Académie de Musique,* les églises *St. Patricks Church* et *First Presbyterian Church* et l'*Odd Fellows' Hall.* — Plus au S., dans le LEE CIRCLE (pl. F 5), une statue en bronze du *général Lee* (p. 273), sur une haute colonne. — Au coin de Camp Str. et de la Howard Av., la ***Howard Library** (pl. F 4; ouverte de 9 h. du matin à 9 h. du s., le dim. de 1 h. 1/2 à 5 h.), bibliothèque fondée en 1889, la dernière œuvre de l'architecte H. H. Richardson (p. 95), qui était originaire de la Louisiane; elle comprend 43 000 vol., surtout des ouvrages sur l'histoire de la Louisiane et l'esclavage. A côté (entrée par Camp Str.), le *Memorial Hall,* un musée de souvenirs de la Confédération. Au S.-O., dans Carondelet Str., le *Temple Sinaï* (israëlite; pl. E 5). — Non loin au

S. du Lee Circle, une statue de *Margaret Haughery* (pl. F 5), l'amie des orphelins. — A l'E. du Lee Circle, au coin des St. Joseph et Constance Strs. (pl. F 4-5), le *Shot Tower* (tour de la Mitraille, haute de 65 m.; ascenseur), qui offre une belle vue sur la ville et le fleuve.

Dans la COMMON AV. et son prolongement, la TULANE AVENUE (pl. F-C 4-2), qui doit son nom au fondateur de l'Université Tulane (v. ci-dessous), se trouvent la *faculté de droit* de l'Université (Law Department), l'*église des Jésuites* (pl. EF 4), dans un singulier style mauresque, une *prison* (Parish Prison & Criminal Courts), *l'Hôtel Dieu* et le grand *hôpital de la Charité* (Charity Hospital; pl. E 3; fondé en 1784; 800 lits). Au coin des Carondelet et Gravier Strs., la grande *bourse du Coton* (Cotton Exchange; pl. F 4); dans Magazine Str., la *bourse des Produits* (pl. F 4), et à l'extrémité inférieure de Bienville Str., la *bourse du Sucre* (Sugar Exchange; pl. F 4).

Dans la *ST. CHARLES AVENUE (pl. A-F 6-4), qui s'étend en hémicycle de la Common Av. au delà du Lee Circle (p. 437) jusqu'à l'Audubon Park (v. ci-dessous), et qui est bordée de chênes et de magnoliers, se trouvent de belles maisons anciennes, ainsi que d'autres plus modernes, d'un goût plus ou moins discutable. On y remarque, en outre, l'*église du Christ* (pl. D 6), la *New Orleans University* (600 étudiants), l'*Académie du Sacré-Cœur*, l'*Orphelinat israélite* et l'*Harmony Club*. La **Tulane University** (pl. A 5), à la croisée de l'Avenue et de l'Audubon Park (v. ci-dessous), compte 1364 étudiants avec une bibliothèque de 25000 vol. Le *H. Sophie Newcomb Memorial College* (pour étudiantes; pl. E 6), fondé en 1886, se rattache à cette Université. — A 1/2 h. au S. de l'Université Tulane, l'*hôpital de la Marine* (pl. A 7).

La Nouvelle-Orléans ne compte que peu de parcs. Le *City Park* (pl. B C 1), sur le Metairie Ridge, a une superficie de 60 hect. — L'*Audubon Park* (pl. A B 4-7) forme une bande étroite qui s'étend du fleuve à plus de 4 kil. à l'intérieur des terres; la «Sugar Experimental Station» (pl. A 7), qui s'y trouve, rappelle que c'est là, que furent plantées les premières cannes à sucre de la Louisiane. Ces deux parcs sont ombragés de beaux chênes verts. — Les ***cimetières** *(cemeteries)* de la Nouvelle-Orléans font partie de ses curiosités; le sol marécageux ne permettant pas d'y creuser des tombes, les corps reposent dans des monticules, où ils se dessèchent rapidement. La végétation (magnoliers, yeuses, etc.) y est superbe. Le *Cypress Grove Cemetery* (pl. B 1), près du City Park, mérite surtout d'être vu. Dans le *Metairie Cemetery* (pl. A 1), qui est voisin, le tombeau du *général Albert Johnston* (1803-1862), avec une statue équestre en bronze. Dans le *Greenwood Cemetery* (pl. B 1), un *monument des Confédérés*. — Près du *Jockey Club* (pl. D 1), dans Esplanade Str., les vieux *cimetières français*, qui sont intéressants.

EXCURSIONS. Un des points les plus fréquentés, aux environs de la Nouvelle-Orléans, est le ***lac Pontchartrain** (pron. ponntechartréne), long de 64 kil. sur 40 kil. de large, profond de 6 m. et situé à env. 8 kil. au N. de la ville. On ne manquera pas de dîner (poisson et gibier) dans

un des restaurants avec jardin aux bords de ce lac. — Au *Spanish Fort Park*, à l'embouchure du *Bayou St. John* (v. pl. D 1) dans le lac, en voiture par la route dite Shell Road. — A *West End* (West End Hotel; restaur. Tranchina, etc.), à l'O. du Spanish Fort Park, au bord du lac, également en voit. par le Shell Road, ou bien par le tramway électr. (départ au coin des Canal et Bourbon Strs.; pl. F 3): local du Southern Yacht Club, etc. — A *Milneburg*, à l'E. du Spanish Fort Park, au bord du lac, en chemin de fer, de la gare dite *Old Lake Station* (p. 434) ou bien de la gare dite Louisville & Nashville R. R. Depot (p. 434). — Le champ de bataille de la Nouvelle-Orléans (p. 436) est situé près de *Chalmette*, sur le Mississipi, à 8 kil. à l'E. de Canal Str. (on y va en tramway ou en voiture). Le *cimetière national* renferme 12 000 tombeaux de soldats unionistes tués lors de la guerre de Sécession. — Au N. de la ville (tramway), les jardins dits *Carrollton Gardens*. La visite des *plantations de cannes à sucre* (Sugar Plantations), sur le Mississipi, est intéressante. Les plantations des familles Ames, McCall et Kernochan font partie des plus belles.

Excursions plus longues: à *Pass Christian* (p. 398), à *Bay St. Louis* (p. 398), à *Mobile* (p. 397/404), aux *Eads Jetties* (p. 384), etc.

De la Nouvelle-Orléans à *New York*, v. R. 66 *A*, *B*.; à *Pensacola* et à *Jacksonville*, v. R. 79; à *Mobile*, v. p. 397; au *Texas* et à la *Californie*, v. R. 102, 103; à *Cincinnati*, v. R. 61; à *St. Louis*, v. R. 62; à *Louisville*, v. R. 61 *B*, *C*; à Chicago, v. R. 62.

81. De St. Paul à Everett et à Seattle.

1823 M. Great Northern Railway jusqu'à l'Océan Pacifique en 2 jours 3/4 env.; prix: 1re cl. $50, 2e cl. $40 (wagon-lit, $13.50; wagon d'observation, $5). Wagons directs pour (1181 M.) *Helena*, en 35 h. (prix, $40; wagon-lit, $8) et pour (1254 M.) *Butte* en 37 h. (mêmes prix). — Trains dits *Harvest Trains*, v. p. 352.

Les trains directs du Great Northern Railway pour *Portland* (1928 M.) suivent notre route jusqu'à *Spokane* (p. 441) et courent de là sur les rails de la Cie. dite Oregon R. R. & Nav. Co. jusqu'à *Umatilla* (v. p. 448); suite du trajet, v. p. 475; prix, v. p. 442.

De St. Paul à (220 M.) *Barnesville*, v. p. 353. Le train continue au N. Près de (300 M.) *Crookston*, la ligne franchit le *Red Lake River* et tourne à g. (O.).

Quelques trains vont de Barnesville à Grand Forks par *Fargo* (v. p. 353).

322 M. *Grand Forks* (p. 353), où l'on franchit le Red River et croise la route du Manitoba-Pacific (R. 53), puis on traverse le *Dakota du Nord*, contrée riche en froment, en passant à de nombreuses petites stations. — 411 M. *Devil's Lake* (454 m.; hôt.: Sevilla Ho., The Oakwood, $2), sur la rive N. du grand lac de ce nom, qui est très poissonneux. Au printemps et en automne, on aperçoit souvent du train des bandes d'oies sauvages.

Des bateaux à vapeur, traversant le Devil's Lake (450 m.), lac long de 50 kil. et large de 3 à 10 kil., desservent *Fort Totten*, poste militaire sur la rive S. dans la réserve des Indiens dits *Cuthead Sioux*.

430 M. *Church's Ferry* et (468 M.) *Rugby*, stations d'où des embranchements partent au N. pour différents points des *Turtle Mts.*, sur la frontière du Canada. — A (487 M.) *Towner* et à (529 M.) *Minot*, où les horloges des gares commencent à se régler sur l'«heure des montagnes» (p. xxxvi), on franchit le *Mouse* ou *Souris River*. — Près de (650 M.) *Williston*, on atteint le *Missouri supérieur*, dont on remonte la rive g. 670 M. *Fort Buford* (600 m.), station militaire importante, sur le Missouri, en face de l'embouchure du

Yellowstone River (p. 444). Le train entre dans l'*Etat de Montana* (p. 444). — 736 M. *Poplar,* poste militaire à *Fort Peck*, une réserve d'Indiens, avec une grande école d'Indiens. — Au delà de (792 M.) *Nashua,* on quitte le Missouri pour suivre le *Milk River* à travers un district de pâturages. — 806 M. *Glasgow;* 863 M. *Bowdoin;* 902 M. *Savoy.* — Près de (938 M.) *Chinook,* les *Bear Paw Mts.* et les *Little Rockies*, contreforts des Montagnes Rocheuses, se montrent à g. — 959 *Havre.*

De Havre à Butte par Helena : 295 M., Great Northern Railway, en 10 à 14 h. — 4 M. *Pacific Junction* (v. ci-dessous). — 7 M. *Fort Assiniboine* (807 m.), au pied des Bear Paw Mts., est un des plus importants postes militaires des E.-U.; il a une garnison de soldats de couleur. — 79 M. *Fort Benton,* sur le *Missouri,* dont la ligne suit la direction. — 124 M. **Great Falls** (975 m.; *Park Hotel*, dep. $3), ville florissante et industrielle de 14 930 hab. avec de grandes fonderies de cuivre. Elle doit son nom aux chutes du Missouri hautes de 109 m. en tout. Ce fleuve, large d'abord de 600 m., se rétrécit jusqu'à 270 m., formant ainsi une succession de chutes: les *Black Eagle Falls* (15 m.), les *Colters Falls* (3 m. 60), les *Crooked Falls* (6 m.), les **Rainbow Falls* (15 m.), et les *Great Falls* (28 m.). Le *Giant Spring Fall*, près des Rainbow Falls, jaillit de la rive du Missouri à 6 m. au-dessus de l'eau du fleuve. De Great Falls, embranch. sur (64 M.) *Barker* et sur (66 M.) *Neihart* au S.-E., et sur (199 M.) *Lethbridge* (Canada) au N.-O. — A 50 M. au delà de Great Falls, le train entre dans la gorge dite *Prickly Pear Cañon* et traverse la ***Gate of the Mountains** (porte des Montagnes), défilé aux parois rocheuses à pic et hautes de 150 à 400 m., où le Missouri perce une ramification des *Belt Mts.* Puis la ligne quitte la rivière. — 222 M. *Helena*, v. p. 446. — D'Helena à (295 M.) *Butte*, v. p. 445. A Butte, notre ligne se soude à celle de l'Union Pacific Railway.

Au delà de Havre, notre ligne court à l'O. à travers des pâturages; au N., les *Sweet Grass Hills.* — 963 M. *Pacific Junction* (v. ci-dessus). — Près de (1039 M.) *Galata* (1027 m.), on aperçoit pour la première fois les Montagnes Rocheuses. — 1064 M. *Shelby Junction* (997 m.), embranchements sur Great Falls (v. ci-dessus) et sur Lethbridge (Canada). — 1115 M. *Blackfoot* (1263 m.), dans la réserve des «Pieds Noirs», occupée par env. 2000 Indiens. Au loin, au N.-O., la cime élancée du *Chief Mt.* (3395 m.). — Près de (1149 M.) *Summit* (1585 m.), on franchit la ligne de partage des eaux (Great Divide) des **Montagnes Rocheuses** *(Rocky Mountains),* à une hauteur inférieure de 90 à 860 m. à celle des autres lignes du Pacifique (v. p. 446). La vue du versant O. du Great Divide est superbe. — 1194 m. *Belton* (980 m.).

Le beau **lac *McDonald** (900 m.), long de 27 kil. et large de 6 à 8 kil., est situé à 5 kil. au N. de Belton, dans les Montagnes Rocheuses. Il est desservi par une chaloupe à vap. et à son extrémité N. est le *Glacier House,* simple auberge d'où l'on peut aller au **Sperry Glacier*, à *l'Avalanche Basin*, au *lac Avalanche* et à d'autres beaux sites des environs.

En deçà de (1209 M.) *Columbia Falls,* on franchit le *Flathead River.* — 1224 M. *Kalispell* (898 m.), ville principale de la vallée du Flathead. — Près de (1255 M.) *Haskell Pass* (1264 m.), on traverse les *Cabinet Mts* (tunnel) et l'on suit le *Kootenai River,* en passant par un district où il y a des mines d'or et d'argent. — Près de (1305 M.) *Jennings,* la ligne entre dans l'*Etat d'Idaho* (p. 447). — 1328 M. *Kootenai Falls.* — 1335 M. *Troy* (573 m.), où «l'heure des

montagnes» est remplacée par celle «du Pacifique» (1 h. en retard; p. xxxvi). — 1367 M. *Bonner's Ferry* (537 m.); embranch. pour le *Kootenai Lake* de la Colombie anglaise (v. le *Canada*, par Bædeker). Puis la ligne tourne au S. — 1407 M. *Sand Point,* sur le *lac Pend d'Oreille* (p. 447). Plus loin on franchit le *Priest River* et le *Clarkes Fork,* une des sources du Columbia (p. 447). — 1430 M. *Newport* (646 m.); on entre dans l'*Etat de Washington* (p. 447).

1475 M. **Spokane,** v. p. 447. — La ligne traverse à l'O. la *Big Bend Wheat Region*, riche en céréales. Pendant les moissons il est intéressant de voir fonctionner une des machines à moissonner (header), qui coupent et battent le blé, puis nettoient le froment et le mettent dans des sacs. — 1515 M. *Edwall;* 1527 M. *Harrington* (660 m.). La ligne s'abaisse. — 1638 M. *Rock Island Rapids,* où l'on franchit le *Columbia River* (p. 475), dont on suit le cours jusqu'à (1649 M.) *Wenatchee* (192 m.), d'où des bateaux à vap. desservent la **lac Chelan,* encadré de montagnes et de glaciers. Puis la ligne suit le *Wenatchee* en montant. — 1660 M. *Old Mission* (239 m.), où l'on peut acheter en été de belles roses rouges et jaunes (5 c. la corbeille). A (1670 M.) *Leavenworth* (355 m.), on accroche au train une seconde locomotive pour remonter le **Tumwater Cañon,* qui est pittoresque, et gravir les *Cascade Mts.* (p. 449), que la ligne perce entre (1705 M.) *Cascade Tunnel Station* (1029 m.) et (1707 M. $^1/_2$) *Wellington* (953 m.) dans un tunnel (long de 4 kil.), construit de 1897 à 1900. La ligne descend le versant O. de la montagne et passe ensuite par de vastes forêts en longeant le *Skykomish River.* — 1752 M. *Index* (157 m.). — 1781 M. *Snohomish.*

1790 M. **Everett** (*Monte Cristo,* \$ $2^1/_2$), ville industrielle de 7838 hab., sur le *Puget Sound* (p. 556). V. la *carte,* p. 557. Le Mt. Baker (p. 557) se montre au N., les Olympic Mts. (p. 557) à l'O. et le Mt. Rainier (p. 450), au S.

Le Great Northern Railway se bifurque à Everett; notre ligne mène à g. (S.) à Seattle, en longeant le Puget Sound, et l'autre embranch. se dirige au N. sur *Vancouver* (v. *le Canada,* par Bædeker).

1823 M. **Seattle.** — Hôtels: *The Washington*, bien situé, avec vue; **The Rainier-Grand*, *Brunswick*, *Butler*, *Cecil*, ch. dep. \$1; *Seattle*, \$ $2^1/_2$, ch. dep. \$1. — Tramways, dans les principales rues. — Bateaux à vapeur pour Tacoma, le Puget Sound, Victoria et Alaska, v. R. 104; puis pour divers ports du Pacifique et le Japon. — Consulats: de France, M. *J.-B. Joujon-Roche*, agent cons.; de Belgique, M. *Neufelder*, vice-cons.

Seattle (pron. sé-ettle), dans un beau site qui s'élève sur plusieurs collines au bord de l'*Elliot Bay,* est une ville d'origine récente, mais qui prend un grand essor. C'est le centre du commerce du Puget Sound et l'entrepôt des placers d'or d'Alaska (p. 563). Fondée en 1852, elle doit son nom à un chef indien. Elle comptait: 1107 hab. en 1870, 3533 en 1880, 42837 en 1890 et 80671 en 1900 Valeur des produits industriels en 1900: \$26373400. Un incendie détruisit presque tout le quartier des affaires en 1889; mais, comme à Chicago, cette catastrophe permit la reconstruction de la ville

sous une forme plus belle et plus durable. On remarque entre autres édifices: le *Palais de Justice* (Court House), l'*Opéra*, la *High School* (école supérieure), le *Providence Hospital*, la *bibliothèque Carnegie* et l'*Université* (State University; 650 étudiants). Les quartiers élevés offrent une belle vue sur les Olympic Mts. — Son vaste *port* a un grand bassin de radoub et 1000 navires env. y entrent par année. Principaux articles d'exportation: la houille, le bois, le houblon et le poisson.

A 3 kil. à l'E. de l'Elliot Bay, le ***lac Washington** (*Washington Lake*; 19 m. d'alt.; tramway électr.), beau lac d'eau douce, long de 30 kil. sur 3 à 8 kil. de large. Des petits bateaux desservent les différents points de ses rives, qui offrent de belles échappées sur les *Cascade Mts.* (p. 449).

On ne manquera pas de faire l'excursion aux beaux **Snoqualmie Falls*; Northern Pacific Railway, 26 M., par *Woodinville.*

De Seattle à Vancouver, il y a deux lignes:

A. Great Northern Railway, 168 M., en 8 h. Le train longe la rive E. du Puget Sound et du Washington Sound. De Seattle à (33 M.) *Everett*, v. p. 441. — 95 M. *Fairhaven*, petite ville florissante de 4228 hab. sur la baie de *Bellingham.* — 98 M. *New Whatcom* (Byron, $ 2 à 3$^1/_2$), sur la même baie (6834 hab.). — 119 M. *Blaine;* puis le train entre dans la *Colombie anglaise.* — 143 M. $^1/_2$ *New Westminster* (hôt.: Guishon, $ 2 à 3; Depot Ho. $ 1 à 3), ville de 6499 hab., est la colonie la plus ancienne de cette région. — 156 M. *Port Moody;* le train rejoint la ligne principale du Canadian Pacific Railway. — 168 M. *Vancouver;* v. le *Canada*, par Bædeker.

B. Northern Pacific Railway, 178 M., en 9 h. Cette ligne côtoie aussi la rive E. du Puget Sound. — 38 M. *Snohomish* (3000 hab.; New Brunswick, $ 2), embranch. sur (8 M.) Everett (p. 441) et sur (50 M.) *Monte Cristo.* Des omnibus desservent les placers d'or et d'argent des bords du *Sultan River* et du *Silver Creek.* — 86 M. *Sedro-Woolley*, point d'intersection du Great Northern Railway. — 126 M. *Sumas*, où l'on entre dans la Colombie anglaise; puis on croise le Canadian Pacific Railway. — 161 M. *Westminster Junction*, point de jonction pour (9 M.) New Westminster (v. ci-dessus). — 178 M. *Vancouver*, v. *le Canada*, par Bædeker.

De Seattle à *Tacoma*, en chemin de fer et en tramway électr., v. p. 449; à *North Yakima* et à *Pasco Junction* (pour l'E.), v. p. 448.

82. De St. Paul à Livingston *(parc du Yellowstone)*, à Tacoma, à Seattle et à Portland.

2053 M. Northern Pacific Railroad jusqu'à (1909 M.) *Tacoma*, en 60 h. (prix 1re cl., $ 50; valable pour 30 j., $ 60; 2e cl., $ 40; wagon lit, $ 12); jusqu'à (1913 M.) *Seattle*, en 60 h. (mêmes prix) et jusqu'à (2053 M.) *Portland* en 71 h. (mêmes prix). La ligne qui vient de Duluth se soude à celle de St. Paul à Staples (p. 443). — Billet d'aller et retour de St. Paul, de Minneapolis ou de Duluth à Mammoth Hot. Springs au parc du Yellowstone (p. 453): $ 56.90.

Cette ligne traverse des pays d'une énorme richesse agricole et minière et forme une des principales voies de communication entre les côtes E. et O. des Etats-Unis; c'est également une route commode pour la Colombie anglaise, l'île Vancouver et Alaska. Les paysages de la moitié O. de cette ligne offrent plusieurs points grandioses, et l'admirable *parc du Yellowstone* (p. 451) s'atteint le plus rapidement de Livingston (p. 445; wagon-lit direct jusqu'à Gardiner, p. 453).

St. Paul, v. p. 343. La ligne suit la rive E. du *Mississipi* (se placer à g.), en passant au Fair Ground (p. 345) et à la *Hamlin*

University. — 11 M. *Minneapolis* (p. 345); le train franchit deux fois le Mississipi. — 29 M. *Anoka* (p. 353); 41 M. *Elk River* (p. 353); 76 M. *St. Cloud* (p. 353). Notre ligne se détache de celle du Great Northern Railway (R. 53 *B*). — 77 M. *Sauk Rapids.* — 108 M. *Little Falls* (hôt.: Buckman, $ 2 à $2^1/_2$); embranchements au N. sur (30 M.) *Brainerd* (480 m.; 7524 hab.) sur la ligne de Duluth (v. p. 442) et sur (60 M.) *Glenwood* et (88 M.) *Morris.*

De Brainerd, le *Minnesota & International Railway* conduit à (61 M.) *Walker* (Chase Hotel), sur le *lac Leech*, long de 30 kil. et large d'autant (bonne pêcherie et chasse), et à (92 M.) *Bemidji*, sur le lac de ce nom (35 kil. au S.-O., le lac Itaska, p. 380), et à (132 M.) *Northome.*

La ligne principale traverse le Mississipi près de Little Falls et conduit au N.-O. à (142 M.) *Staples,* où débouche la ligne de Duluth (v. p. 442). — 159 M *Wadena,* point de jonction de la ligne pour (69 M.) *Fergus* et (168 M.) *Oakes,* où elle rejoint la ligne menant au N. à *Jamestown* (v. ci-dessous). — 172 M. *New York Mills,* avec une grande colonie de Finlandais. Ensuite, beaucoup de petits lacs. — 204 M. *Detroit* (416 m.; Hotel Minnesota, $ 2), avec des sources d'eaux minérales, sur un joli lac, est fréquentée en été. A 40 kil. au N. se trouve la *White Earth Reservation,* une réserve des Indiens Chippeway ou Odjibway. — 224 M. *Winnipeg Junction;* embranch. sur (257 M.) *Winnipeg* (p. 353). — 241 M. *Glyndon;* la ligne croise celle du Great Northern Railroad (p. 353).

249 M. **Moorhead** (276 m.; *Columbia,* $ 2 à $2^1/_2$), ville de 3730 hab., avec des minoteries et située sur la rive E. du *Red River of the North,* en face de (250 M.) **Fargo** (hôt.: *Metropole,* $ 2 à 3; *Waldorf,* $ 2 à $3^1/_2$), ville de 9589 hab. avec un important commerce de céréales, dans le *Dakota du Nord* (le «Great Cereal State»).

De Moorhead à *Winnipeg*, v. R. 53. — Fargo est le point de jonction d'une ligne pour (88 M.) *La Maure* et (110 M.) *Edgeley.*

En traversant le Dakota du Nord, le train passe à quelques-unes des grandes fermes des prairies (prairie farms), qui ont fait la réputation du «Grand Nord-Ouest».

Quelques-unes de ces fermes dites «Bonanza farms» (v. p. 444) et d'une fertilité extraordinaire ont une superficie de 25 à 180 kil. car. et au-dessus, et il n'est pas rare de voir une colonne de plus de 20 charrues, herses, ou machines à semer ou à récolter. On laboure en ligne droite des sillons longs de plusieurs kilomètres. La moisson commence d'ordinaire le premier août; les immenses champs de froment doré offrent un coup d'œil d'une beauté extraordinaire. Une acre (0 hect. 40) rapporte souvent de 20 à 25 boisseaux (bushels). Dans les bonnes années, le Dakota du Nord produit de 60 à 65 millions de boisseaux de froment.

Près de (270 M.) *Casselton* (embranch. sur *Marion,* 60 M.), la *Dalrymple Farm,* grande ferme d'une superficie de 6060 hectares. — 292 M. *Tower City,* avec une source artésienne d'eaux minérales. — 308 M. *Valley City,* sur le *Sheyenne River.* — 319 M. *Sanborn;* embranch. au N. sur (37 M.) *Cooperstown* et (63 M.) *McHenry,* près du Devil's Lake (p. 439). — 343 M. **Jamestown** (425 m.; hôt.: *Gladstone,* $ 2 à $2^1/_2$), petite ville de 2853 hab., dans un joli site sur le *James* ou *Dakota River,* est le point de jonction d'un embranch. au

N. sur (90 M.) ***Minnewaukan***, au bord du Devil's Lake (p. 439), et sur (108 M.) *Leeds*, et au S. sur (69 M.) *Oakes* (p. 443).

La ligne traverse le *Coteau du Missouri* (600 m. d'alt.), région ondulée et pauvre en eau, entre le Dakota et le Missouri, à 120 m. au-dessus de ces fleuves. Plusieurs stations sans importance. — 445 M. **Bismarck** (509 m.; *Northwest*, dep. $2), capitale du Dakota du Nord (3319 hab.), avec le *Fort Lincoln*, est située sur la rive E. du *Missouri*, large d'env. 360 m. et qui y devient navigable. Le *Capitole* (State Capitol) a été achevé en 1894.

Le train traverse le Missouri sur un beau pont de fer et d'acier avec trois ouvertures de 120 m. chacune, à 15 m. au-dessus de l'eau. — 450 M. *Mandan* (hôt.: Inter-Ocean, $2; McKinley, $2), sur la rive O.; des têtes d'animaux empaillées et des peaux sont en vente à la gare. De là, les horloges ne sont plus réglées sur l'heure «centrale», mais sur l'heure des «montagnes» (qui retarde de 1 h. sur l'autre, v. p. xxxvi). Dans le voisinage, beaucoup de tumulus préhistoriques. Plus loin, la ligne franchit à plusieurs reprises les affluents du *Heart River*. La région est maigrement peuplée. Il y a un grand nombre de chiens des prairies (Cynomys Ludovicianus), une sorte de marmottes, dont le cri ressemble à l'aboiement d'un jeune chien. Des «buttes» (pron. byoûttss) pointues en forme de cônes s'élèvent de tous côtés sur la plaine. — 549 M. *Gladstone;* le train franchit le Heart River. — 560 M. *Dickinson*. — 580 M. *Belfield;* le train entre dans le district dit ***Bad Lands** *(Mauvaises Terres)* ou **Pyramid Park,** où l'érosion a transformé les buttes en groupes de rochers fantastiques pareils à des pyramides, à des colonnes ou à des tables et striés de couleurs éclatantes. Le nom de «Bad Lands» se rapporte aux difficultés que présentait un voyage dans cette contrée et non pas à la nature du sol, qui produit un excellent fourrage. — 600 M. *Medora* (691 m.; Hotel), sur la rive E. du *Petit Missouri,* d'où l'on peut visiter le Pyramid Park et la mine en feu (Burning Mine; à 11 kil.). 16 M. plus loin, la curieuse *Sentinel Butte* se montre à g.; puis, le train entre dans le (8 M.) *Montana,* le troisième Etat de l'Union pour la grandeur, et qui doit son surnom («Etat de Bonanza»), à ses riches mines métallifères (v. p. xliv). La fétuque (*Festuca;* bunch grass), qui croit ici, est un excellent fourrage.

666 M. *Glendive* (631 m.), dans un site pittoresque, sur la rive g. du *Yellowstone,* dont la ligne suit longtemps le cours, en franchissant de petits affluents en grand nombre. — 745 M. *Miles City* (717 m.; Leighton, $3), petite ville active au confluent du *Tongue* et du Yellowstone. — 747 M. *Fort Keogh,* poste militaire important avec une garnison de 9 compagnies. — 778 M. *Rosebud,* à l'embouchure du fleuve du même nom. — 833 M. *Big Horn* (820 m.), à l'embouchure du *Big Horn River*, l'affluent le plus important du Yellowstone. La ligne le traverse sur un long pont; bientôt après, un tunnel long de 330 m. — 839 M. *Custer;* voiture (coach) pour le

(50 kil. au S.) *Fort Custer,* au milieu d'une réserve des Indiens Corbeaux (Crow Indians; env. 3000) et à env. 24 kil. au N. de l'endroit où le général Custer et 250 soldats furent surpris et massacrés par les Sioux en 1876 (v. p. 466). — 863 M. *Pompey's Pillar;* à dr., le rocher de ce nom. — En deçà de Billings, à g., la *Skull Butte* (Butte des Crânes), qui doit son nom à une légende indienne. Au delà de (892 M.) *Billings* (950 m.; Grand, dep. $3), le paysage devient grandiose; des montagnes couvertes de neige se montrent au loin. De Billings à *Lincoln,* v. p. 466. — Le train franchit le Yellowstone et suit sa rive N. jusqu'à (932 M.) *Columbus,* où il repasse sur la rive S. — 973 M. *Big Timber,* non loin de l'embouchure du *Big Boulder Creek,* rivière poissonneuse. Au N., les *Crazy Mts.* couverts de neige. — 987 M. *Springdale,* station pour les (4 kil.) *Hunter's Hot Springs* (Hotel), avec des sources d'eaux thermales (64° 1/2-75° 1/2 C.), au pied des Crazy Mts. Beaux coups d'œil sur les *Little Belt Mts.* à dr. et les *Snow Mts.* à g.

1007 M. **Livingston** (1368 m.; *Hôt. Albemarle,* $3), ville de 2778 hab., dans un beau site, au pied de la *Big Belt Range* et des *Snow Mts.,* est le point de jonction de l'embranch. sur *Gardiner,* station pour le *parc du Yellowstone* (R. 83 *A*) et un grand rendez-vous de chasseurs (chasse à l'élan, au cerf, à l'antilope, au tétras, à l'oie et au canard sauvage, etc.) et de pêcheurs à la ligne (pêche de la truite et de l'ombre).

La ligne traverse le Yellowstone et le quitte, après en avoir suivi le cours sur une longueur de 550 kil. Puis, elle monte par une pente rapide au *Bozeman Tunnel* (long de 1070 m.), qui perce les **Big Belt Mts.**, ramification de la chaîne principale des Montagnes Rocheuses, à une hauteur de 1699 m. Le train redescend ensuite, par le romantique **Rocky Cañon,* dans la large vallée du *Gallatin.* — 1032 M. *Bozeman* (1449 m.; Hotel Bozeman, $2 1/2), petite ville de 3419 hab., sur l'*East Gallatin.* Il y a, dans le voisinage, de grands terrains houillers, ainsi que des mines d'or, d'argent, de cuivre et de fer. — 1057 M. *Logan* (1250 m.); la ligne se bifurque: à dr. (ligne principale) sur Helena, à g. sur (71 M.) Butte, par un beau pays de montagnes (les deux embranchements se rejoignent à Garrison).

Butte (pron. byoûte; 1738 m.; hôt.: *Finlen*, $3 à 5; *Thornton*, ch. $1 1/2; *Butte*, ch. $1), ville de 30470 hab. (en 1900; 3663 en 1880), est le centre d'une exploitation grandiose de mines, d'où l'on extrait surtout de l'or, de l'argent et du cuivre (valeur annuelle de la production: env. 25 millions de doll.). La plus grande mine est l'*Anaconda Copper and Silver Mine.* Bien que fondée en 1864 seulement, Butte compte plus de 50 à 60000 hab., y compris les établissements environnants. La visite de l'une des grandes mines est intéressante (lettre de recommandation désirable et parfois même nécessaire). — A 25 M. à l'O. (embranch.), *Anaconda* (Montana Hotel, dep. $3 1/2), avec d'immenses fonderies et un jet d'eau qui lance son eau à plus de 65 m. de hauteur. — La ligne de Butte à (52 M.) *Garrison* (p. 446) traverse la *Deer Lodge Valley*, vallée pittoresque, en passant à (40 M.) *Deer Lodge City* (1386 m.; 1324 hab.).

1060 M. *Gallatin* (1229 m.) est la station pour *Three Forks* («Trois Fourches»), au confluent de trois rivières le: *Madison,* le *Jefferson*

et le *Gallatin,* qui forment le *Missouri.* Le train traverse ensuite une gorge sauvage, entre le Missouri à g. et des parois de rocher escarpées à dr. — 1126 M. *Prickley Pear Junction.*

1130 M. **Helena** (1399 m.; hôt.: *Helena,* dep. $3; *Grandon,* $3 à 5; *Grand Central,* $2), ville de 10770 hab., est la capitale du Montana, dans un beau site de la fertile *vallée de Prickley Pear,* près du pied E. de la principale chaîne des Montagnes Rocheuses. Le *palais du Gouvernement* (State House) et beaucoup d'autres édifices publics et d'immeubles de commerce sont grands et beaux; les rues, que traversent des tramways électr., sont éclairées à la lumière électrique. Il vaut la peine de visiter le bureau de contrôle des métaux monnayés (U. S. Assay Office). — Helena est située au milieu d'un des districts miniers les plus riches du monde. On a, dit-on, extrait de l'or, pour une valeur d'au moins 40 millions de doll., du *Last Chance Gulch,* qui traverse la ville; tout autour de celle-ci, il y a de riches filons de quartz argentifère et aurifère, ainsi que des couches de fer, de cuivre et de sulfure de plomb.

A 5 kil. à l'O. de Helena (tramway électrique, 10 c.), le grand *Broadwater Natatorium* établissement de bains, long de 120 m. et large de 45 m., qu'alimente une source d'eaux thermales, dont la température est de 71° C. à la source (38° dans le bain). Ses eaux sont efficaces contre les affections rhumatismales. — La visite d'une des *mines d'or* et *d'argent,* dans le voisinage, est fort intéressante. Celles de *Grizzly Gulch,* à 6 kil. 1/2 au S.-O., sont les plus proches. Une des mines les plus renommées est la *Drumm-Lummon Mine,* à 30 kil. au N., d'où l'on a extrait, en une seule année, de l'or et de l'argent pour une valeur de 2 millions de doll.

A 21 M. au delà de Helena, la ligne traverse la croupe principale des **Montagnes Rocheuses** *(Rocky Mountains),* par le col dit *Mullan's Pass,* où le train passe dans un tunnel long de 1070 m. (1691 m. d'alt.; 1790 m. au-dessous du sommet de la crête; 500 à 800 m. plus bas que les cols des lignes de Santa Fé et de l'Union Pacific R. R., p. 400, 467). Le contraste entre les côtés E. et O. de la ligne faîtière (p. 440) est très frappant; d'une contrée rocheuse au caractère sauvage et grandiose, on est tout à coup transporté au sein d'un paysage paisible et idyllique. La ligne redescend rapidement dans la vallée du *Little Blackfoot River.* — 1181 M. *Garrison* (1316 m.), sur le *Deer Lodge River,* où aboutit à g. la ligne de *Butte* (p. 445). Le train court ensuite le long du Deer Lodge River (qui prend plus loin le nom de *Hellgate River*); à g., la belle pyramide neigeuse du *Mt. Powell* (4087 m.). — 1189 M. *Gold Creek,* où les rails de l'E. et de l'O. se rencontrèrent lors de la construction de la ligne du Northern Pacific Railway en 1883. Au-dessous de (1214 M.) *Bearmouth* (1156 m.), le train traverse le *Hellgate Cañon,* gorge pittoresque, large de 3 à 5 kil. — 1248 M. *Bonner;* la ligne franchit le *Big Blackfoot River,* qui débouche ici dans le Hellgate River.

1255 M. **Missoula** (974 m.; hôt.: *Florence,* $3 à 4; *Missoula,* $2; *Rankin,* $2), dans un beau site, sur le *Hellgate* ou *Missoula River,* non loin de son confluent avec le *Bitter Root River,* est une ·tite ville industrielle de 4366 hab.

De Missoula à Hamilton, 47 M., embranch. remontant au S. la vallée du Bitter Root River, en passant au *Fort Missoula*, à 6 kil. 1/2 au S. de Missoula. — 47 M. au S., *Hamilton*, avec l'*Hotel Ravalli* ($ 3 à 4), rendez-vous des sportmen et des pêcheurs.

1261 M. *De Smet.*

La ligne de Cœur d'Alene pénètre au centre d'un district minier en traversant une contrée montagneuse. 308 M. *Harrison*, avec le joli *Cœur d'Alene Lake;* et sur l'autre rive, *Cœur d'Alene City* (v. ci-dessous).

La ligne principale traverse le *Marent Gulch*, sur un pont haut de 68 m. Le train longe ensuite le cours du *Jocko River* et court à travers la réserve (reservation) des Indiens dits *Flathead Indians* (Têtes Plates), tribu pacifique dont les huttes et les wigwams (teepees) s'élèvent des deux côtés de la voie. L'agence du gouvernement se trouve au pied de la *Mission Range*, à 8 kil. à l'E. — 1299 M. *Jocko;* le Jocko débouche dans le *Flathead* ou le *Pend d'Oreille*, que la ligne longe ensuite. — Au delà de (1313 M.) *Perma* (759 m.), le train franchit le fleuve. 8 M. plus loin, le confluent du Pend d'Oreille et du Missoula; le fleuve formé par cette réunion prend le nom de *Clarkes Fork of the Columbia.* La vallée est étroite et rocheuse, mais elle forme à (1325 M.) *Paradise* et à (1332 M.) *Plains* (750 m.) deux élargissements, où les Indiens font hiverner leurs poneys. A g. s'élèvent les sommets blancs des *Cœur d'Alene Mts.*, à dr. les *Cabinet Mts.* — 1357 M. *Thompson Falls* (743 m.), au bord des chutes du Clarkes Fork River. Paysage pittoresque; il y a des ponts et des tranchées en grand nombre. — 1380 M. *Trout Creek,* où les horloges ne sont plus réglées sur l'«heure des montagnes» mais sur celle du «Pacifique» (qui retarde de 1 h. sur l'autre, v. p. xxxvi). — 1405 M. *Heron* (688 m.); le train entre dans l'*Idaho* (pron. aïdéhô; le «Gem of the Mountains» ou le «Fleuron des Montagnes»), état montagneux, dont il traverse l'angle N. Le Clarkes Fork forme ici le **Pend d'Oreille* (c.-à-d. lobe d'oreille, 638 m.), beau lac, long de 50 kil. et large de 10 kil., dont la ligne contourne la rive N. — 1428 M. **Hope** (643 m.; hôt.: *Lakeside Hotel,* $ 2), rendez-vous des touristes sur la rive N.-E. du lac (pêche et promenades en barque). — 1444 M. *Sand Point;* le train franchit une baie du lac et le quitte ensuite. Le paysage devient uniforme. — 1486 M. *Rathdrum* (674 m.). — 1492 M. *Hauser Junction;* embranch. sur (14 M.) *Cœur d'Alene City* (v. ci-dessus). — La ligne entre dans l'*Etat de Washington* (l'«Evergreen State» ou l'Etat toujours vert), pays d'une grande importance agricole et qui a de belles forêts. — 1497 M. *Otis;* le train franchit le *Spokane River.*

1512 M. **Spokane** (pron. spokenne; 581 m.; hôt.: *Spokane Hotel,* ch. dep. $ 1; *Grand Central,* $ 2 à 4; *Columbia,* $ 2 à 2 1/2), ville florissante de 36 848 hab., fondée en 1878 et reconstruite en majeure partie après l'incendie de 1889, est située sur les deux rives du Spokane River, au milieu d'un riche district agricole. Les deux chutes *(Falls),* à l'intérieur de la ville, ont ensemble une hauteur de 45 m. et fournissent la force hydraulique nécessaire à un grand

nombre de fabriques, à l'éclairage électrique de la ville, ainsi qu'à ses tramways. Du pont au-dessus de la chute supérieure et du pied de l'inférieure, on a un beau coup d'œil sur les chutes. Parmi les édifices les plus remarquables, qui sont en partie très beaux et fort spacieux pour une ville d'origine aussi récente, il faut mentionner *l'*Opéra*, avec 2000 places, le *palais de Justice* et l'*hôtel de ville*. La *High School* (école supérieure) est bâtie sur une hauteur, au-dessus de la voie ferrée, dans le quartier élégant, qui se distingue par un grand nombre de maisons (residences) pleines de goût. Belle vue des hauteurs dites **Cliff Heights*, où l'on va en funiculaire ou en tramway à vapeur.

De Spokane à Umatilla, 262 M., *Oregon Railroad & Navigation Co.*, en 9 h. Cette ligne est suivie par les trains directs du Great Northern R. R. (v. p. 439). 50 M. *Tekoa;* 105 M. *Winona;* 157 M. *Starbuck;* 204 M. *Walla Walla;* 235 M. *Wallula* (v. ci-dessous). 262 M. *Umatilla*, où aboutit la route décrite p. 475.

Le train court ensuite au S.-O. — 1522 M. *Marshall Junction.*

De Marshall junction à Lewiston, 138 M. chemin de fer en 7 h.; en traversant le fertile district du *Palouse River*. — 136 M. *Lapwai*, embranch. sur (12 M.) *Cul-de-Sac*. — 138 M. *Lewiston*, au confluent du *Snake River* et du *Clear Water River*. — De Lewiston, embranch. sur (71 M.) *Kooskia*, sur le *Clear Water supérieur*, en traversant l'ancienne réserve des *Indiens Nez Percés*.

1529 M. *Cheney* (714 m.); embranch. pour (124 M.) *Coulee City*, en passant près du (10 M.) *Medical Lake*, très fréquenté par les malades. — Au delà de (1554 M.) *Sprague* (582 m.), à g., le *lac Colville*. La ligne traverse ensuite une contrée uniforme envahie par des buissons d'armoise (sage brush; *Artemisia tridentata*).

1658 M. *Pasco,* non loin du confluent du *Columbia* et du *Snake River*.

Embranch. sur Portland: d'abord un pont de fer sur le Snake River puis: 16 M. *Wallula Junction* (v. ci-dessus); 43 M. *Umatilla*. Pour la suite du trajet jusqu'à Portland, v. R. 87.

Notre ligne traverse le Columbia et remonte au N.-O. la *vallée du Yakima* (pron. yékima; à dr., le fleuve). — 1698 M. *Prosser;* le train traverse ensuite la réserve des *Indiens Yakima*. A g. se montre la cime blanche du *Mt. Adams* (3689 m.), un des sommets les plus élevés des *Cascade Mts.* (p. 449). — 1747 M. *North Yakima* (302 m.), ville de 3154 hab., est le centre du commerce du *bassin du Yakima*, dans lequel on cultive des fruits, des légumes, du houblon, de la luzerne (alfalfa) importée d'Europe et du tabac en grandes quantités à l'aide d'un système d'irrigation bien organisé. La ligne passe sur la rive g. du Yakima et traverse le **Yakima Cañon*, belle gorge longue de 24 kil., ainsi que le *Kittitas Basin*, autre bassin d'une fertilité extraordinaire, que bornent à l'O. la *Chaîne des Cascades*, montagnes verdoyantes, derrière lesquelles se montre la cime blanche du *Mt. Rainier* ou *Tacoma* (p. 450). — 1784 M. *Ellensburg* (460 m.), ville de 1737 hab., avec des scieries et des fabriques de machines. — 1822 M. *Easton;* la ligne commence à gravir le versant E. des Cascade Mts. et traverse leur crête la plus

haute au moyen du **Stampede Tunnel* (857 m. d'alt.; 1213 m. au-dessous de la croupe de la montagne), long de 3 kil.

Les Chaîne des Cascades *(Cascade Mountains)*, prolongement N. des montagnes de la côte et de la Sierra Nevada, s'étendent parallèlement à la côte de l'Océan Pacifique sur une longueur de 750 kil., traversent le Washington et l'Orégon du N. au S. et divisent ces Etats en parties tout à fait différentes quant au climat, à la formation du sol et à la végétation. Le versant O., sur lequel court notre ligne, a un climat doux, humide et il est couvert d'épaisses forêts (généralement de conifères). Cette chaîne doit son nom aux cascades du Columbia (p 475), qui la traverse. Sur le large plateau s'élèvent des cratères couverts de neige, les monts: Rainier (p. 450), Adams (p. 448), Hood (p. 450), Baker (p 556), etc.

La ligne s'abaisse dans la belle vallée du **Green River* (rivière Verte), décrit de grandes courbes et passe dans des tunnels et sur des ponts de charpente, en offrant des deux côtés une série d'échappées pittoresques. — 1849 M. *Hot. Springs* (*Hot. Kloeber), petit bain. — 1869 M. *Palmer.*

Embranch. (servant autrefois aux trains directs) sur (33 M.) *Meeker* (v. ci dessous), par les vallées du *White River* et du *Puyallup.* A g. le Mt. Rainier est presque constamment en vue, tantôt au S., tantôt à l'E.

1890 M. *Auburn,* où l'on change d'ordinaire de voit. pour Tacoma et Portland. La plupart des trains directs marchent au N. sur (1913 M.) **Seattle** (p. 441); toutefois il en est qui reviennent à Auburn et continuent ensuite sur Portland. — 1897 M. *Summer*; 1899 M. *Meeker.* — 1901 M. **Puyallup** (21 m.; pron. pou-éllappe; hôt.: *Puyallup,* $ 1 à 3), ville de 1884 hab., chef-lieu de la réserve des *Indiens Puyallup,* est située au milieu d'un district houblonnier, dont on aperçoit déjà auparavant les fours à sécher (drying-kilns) en grand nombre.

1909 M. **Tacoma.** — Hôtels: *Tacoma Hotel*, avec vue, $ 3 à 5; *Donnelly*, *Tourist*, dep. $ 1. — Tramways (électr. et funiculaires) de la gare au port; puis aux faubourgs, à Point Defiance, Puyallup (v. ci-dessus), etc. — *Agent consulaire de France:* M. C.-P. Ferry.

Tacoma (9 à 130 m), ville manufacturière de 37 714 hab. et centre d'un commerce actif, est la station terminus O. du Northern Pacific Railway. Elle se trouve par 47° 1/4 de lat. N. (comme Nantes), dans un site pittoresque, borné à l'O. par une forêt vierge, sur une série de terrasses, à l'extrémité S.-O. de la *Commencement Bay,* bras S.-E. du *Puget Sound* (p. 556). Beaux coups d'œil sur le Sound, la Chaîne des Cascades et l'imposant cône blanc du Mt. Rainier (au S.-E.; p. 450). Bien qu'elle ait à peine 30 ans d'existence (300 hab. en 1875 et 760 hab. en 1880), Tacoma possède déjà un grand nombre de beaux édifices: l'*hôtel de ville*, l'*Opéra,* la *chambre de Commerce,* la *bibliothèque Carnegie,* l'*église St-Léon* (cathol.), etc. L'*Université* (University of Puget Sound; 200 étudiants) a été fondée en 1903. Dans le palais de Justice, le *Ferry Museum* (entrée t. l. jours de 2 h. à 5 h., 10 c. les dim. et jeudi, 25 c. l. autres jours), où se voient des ustensiles, des pirogues, des armes des Indiens, etc. Ses établissements industriels comprennent de grandes scieries, des fonderies, des fours de fusion, des ateliers pour matériel de chemin de fer, des fabriques de quincaillerie et de poêles, des

brasseries, des moulins à blé, etc., et elle se livre à un commerce considérable de céréales, de bois, de houille, de thé, de soie et d'autres articles. La *Pacific Avenue* est la principale artère du commerce.

Bateaux à vapeur de Tacoma à *Alaska* (v. R. 104), à *Seattle* (p. 441), à *Port Townsend* (p. 557), à *Olympia* (v. ci-dessous), à *Victoria* (p. 557) et à d'autres points sur le Puget Sound; à *San Francisco* (p. 510) et à d'autres ports de Californie, de la Chine, du Japon, etc. — Chemin de fer (Northern Pacific Railway, 41 M., en 1 h. 1/2) et tramway électr. (Interurban Electric Railway, 36 M., en 1 h. 1/2) pour *Seattle* (p. 441).

Promenades intéressantes en voit. et à bicyclette dans le territoire des prétendus **parcs naturels** *(Natural Parks)*, qui commencent à env. 10 kil. au S. de Tacoma et s'étendent jusqu'à env. 24 kil. au S. sur une largeur de 16 kil. Il y a des lacs en grand nombre, surtout l'*American Lake*, long de 8 kil. sur 3 kil. de large.

L'ascension du ***Mt. Rainier** ou plutôt **Tacoma** (4428 m.), probablement le cône volcanique le plus grandiose de l'Amérique du Nord, demande env. 3 jours (seulement pour les touristes exercés). Chemin de fer jusqu'à (32 M.) *Wilkeson*, et chemin cavalier de là à un (25 M.) point (env. 2100 m.) d'où l'on embrasse la vue de deux des 17 glaciers et névés qui du sommet rayonnent de tous les côtés. Des vapeurs de soufre s'échappent encore des deux cratères de 335 et 229 m. de diamètre près de la cime. S'informer pour les guides et les chevaux à Tacoma. — Une autre belle excursion est celle du ***Paradise Park**, du côté S. du Mt. Rainier. Chemin de fer (Tacoma Eastern R. R.; 2 trains par jour) de Tacoma à (48 M.) *Elbe*; omnibus de là à (14 M.) *Longmire's Springs* (870 m.; avec des sources d'eaux minérales), au pied et au S. de la montagne, où l'on couche d'ordinaire. Mais on peut aussi le même jour pousser à cheval jusqu'au *Paradise Valley* à la limite des neiges. De Longmire's Springs un sentier conduit à (7 M.) *Camp of the Clouds* (1830 m.; Hotel Tent, repas et couvertures, $ 2). La flore alpestre y est très belle. Non loin, le **Nisqually Glacier*, long de 11 kil. L'ascension du Mt. Rainier est beaucoup plus facile de ce côté (2 jours), que de celui de Wilkeson.

DE TACOMA À OLYMPIA, 32 M., *Northern Pacific R. R.*, en 1 h. 1/2. Quelques-uns des trains pour Portland passent par cette route et débouchent à (66 M.) *Centralia* dans la ligne décrite ci-dessous. — **Olympia** (hôt.: *Olympia*, dep. $ 2), ville de 3863 hab., capitale de l'Etat de Washington, dans un site entouré d'épaisses forêts, à l'extrémité S. du *Puget Sound*, se livre au commerce des produits agricoles: fruits, laine et bois.

La Pacific Division du Northern Pacific Railway conduit de Tacoma au S. à Portland. A g. s'ouvrent de temps en temps des clairières, avec de belles échappées sur le Mt. Rainier ou Tacoma, éloigné de 65 kil. — A (1916 M.) *Lake View* (100 m.), une ligne se détache à dr. sur *Olympia* (v. ci-dessus), et une autre à (1941 M.) *Tenino* (95 m.). — 1958 M. *Centralia* (62 m.; v. ci-dessus; 1947 hab.); point de jonction d'une ligne pour *Gray's Harbor*, sur l'Océan Pacifique. — 1962 M. *Chehalis;* point de jonction d'une ligne pour *South Bend,* sur le Grand Océan. Le train descend ensuite le long du *Cowlitz,* avec des vues du *Mt. Adams* (p. 448) à g. — 2012 M. *Kalama;* un grand bateau-bac transporte le train au delà du large *Columbia River.* — 2017 M. *Goble,* point de jonction d'une ligne pour *Astoria* (p. 546), en aval de la rivière. — 2029 M. *Warren;* le train côtoie ensuite la *Willamette* (p. 476). Quand le ciel est serein, on aperçoit au N.-E. le *Mt. St. Helens* (2974 m.) et le *Mt. Hood* (3424 m.), et au S.-E., le *Mt. Jefferson* (3223 m.), au loin.

2053 M. *Portland,* v. p. 545.


Clarks Fork Mines
Buffalo Plateau
Yellowstone
Third Cañon
Gardiner
Electric Peak
11155
Sepulchre Mt.
Sheep Mt.
Mt. Everts
7900
Joseph Pk.
Gray Pk.
Quadrant Mt.
Bunsen Pk.
Terrace Mt.
Garnet Hill
Crescent Hill
Junction Butte
Prospect Pk.
Folsom Pk.
Storm Pk.
Tower Cr.
Antler Pk.
Bannock Pk.
The Dome
Horse Shoe Hill
Obsidian Cliffs
Mt. Holmes
Mt. Washburn
10345
Dunraven Pk.
Observation Pk.
Ridge
Range
Specimen Ridge
Amethyst Mt.
Druid Pk.
The Thunderer
Mt. Norris
Bison Pk.
Baronette Pk.
Abiathar Pk.
Meridian Pk.
The Needles
Mirror Plateau
Norris Geyser Basin
Gibbon Hill
Broad Cr.
Deep Cr.
Hot Spr. Basin
Wapiti L.
Mirror L.

83. Le parc national du Yellowstone.

Le **parc national du Yellowstone** *(Yellowstone National Park)*, le «Pays des Prodiges», a été réservé, par un décret de 1872, pour être «un lieu de récréation et de divertissement pour le peuple». Il occupe un terrain long de 100 kil. du N. au S. et large de 80 kil. de l'E. à l'O., avec une superficie de 8671 kil. car. Sur les côtés S.-E. et N. s'étend la *Yellowstone Forest Reserve* mesurant 33850 kil. car. et sur le côté O. la *Madison Reserve* avec une superficie de 3290 kil. car.; ces deux régions appartiennent aussi aux Etats-Unis, mais elles ne sont pas soumises à l'administration du parc. La partie principale de ce dernier est située dans le *Wyoming;* mais d'étroites ramifications s'entendent jusque dans le *Montana* (au N.) et l'*Idaho* (à l'O.). On donne le nom de «parc» aux vallées supérieures en forme de plateau situées entre les chaînes parallèles des Montagnes Rocheuses. Le parc du Yellowstone a une altitude moyenne de 2400 m. (Grand St-Bernard: 2472 m.) et il est entrecoupé de vallées (Cañons) profondes et entouré de chaînes de montagnes hautes de 3000 à 3600 m.: au S., les sauvages *Teton Mts.* (p. 458) et la *Wind River Range;* à l'E., l'*Absaroka Range;* au N., la *Snowy Range* et la *Gallatin Range*, belle chaîne, située en partie dans la réserve nationale.

Le plateau tout entier a été, à la période tertiaire, le théâtre d'une activité volcanique intense, dont les traces, geysers, volcans de boue, sources thermales, terrasses et cratères, roches obsidiennes, arbres pétrifiés, collines de soufre, etc., sont encore conservées. Durant la période glaciaire, ce pays a été envahi de l'E. et du S. par des glaces, ce dont témoignent des moraines, des blocs erratiques, etc. Géologiquement, presque tout le territoire du Yellowstone se compose d'une lave de rhyolithe, qui forme des dépôts de plus de 600 m. d'épaisseur sur d'énormes strates calcaires. Celles-ci sont traversées par un grand nombre de fissures, d'où montent des vapeurs chaudes, qui se réunissent à l'eau de pluie filtrant à travers la terre, et se font jour sous forme de sources thermales calcaires. Après l'éruption, l'eau se vaporise et le calcaire se dépose autour de la source thermale sous forme de kalksinter. Dans d'autres sources, il se forme, par une opération analogue, des concrétions siliceuses (geysérites) résultant de la dissolution du rhyolithe ou trachyte quartzeux. Les *geysers* ou sources d'eau chaude intermittentes (en islandais, geysir, tourbillon) du Yellowstone (au nombre de 100 env.) sont les plus grands du monde, et ils se distinguent par la plus grande variété. Ils ne sont soumis, semble-t-il, à aucune loi commune. Bunsen (p. 453) a donné l'explication suivante: l'eau à l'intérieur du geyser ne peut arriver à bouillir, bien qu'elle ait beaucoup plus de 100° de température, parce qu'elle est sous la pression de la colonne d'eau qui repose sur elle; mais si dans ses parties moyennes elle atteint le degré d'ébullition correspondant à la hauteur de la pression, elle se transforme en vapeur, qui chasse d'abord toute l'eau située au-dessus d'elle, puis toute la masse de liquide délivrée de la pression, jusqu'à ce que l'ébullition ait entièrement vidé le puits et qu'une période de repos recommence.

Les cascades et les lacs sont fort beaux, et le Cañon du Yellowstone (p. 460), gorge d'une coloration admirable, est au nombre des paysages les plus renommés de l'Amérique du Nord. Une grande partie du parc est couverte d'épaisses forêts de conifères. Ses repaires abritent une quantité de bêtes sauvages, entre autres: les derniers troupeaux de buffles de l'Amérique (500 têtes), l'élan, les cerfs «wapitis», des ours gris, bruns et noirs (quelques-uns de ces derniers se trouvent le soir aux environs des hôtels, où on leur donne en pâture les rejets de cuisine, sauf à Mammoth Hot Springs), le mouton à grosses cornes, etc. Il est interdit de chasser dans le parc, mais la pêche (sauf celle au filet) y est permise, et le pêcheur à la ligne trouvera dans le lac Yellowstone et les autres eaux du parc de quoi satisfaire sa passion (pêche de la truite saumonée et de l'ombre). La flore du Yellowstone est très intéressante pour le botaniste.

Le parc est sous la surveillance du secrétaire d'Etat de l'Intérieur. Des règlements de protection sévère, que font respecter des escadrons de cavalerie qui y stationnent en été, en conservent les curiosités naturelles. Les règlements pour la visite du parc sont affichés dans les hôtels et toute infraction de ces articles est rigoureusement punie.

Le bassin inférieur des geysers a été exploré pour la première fois par le capitaine De Lacy en 1863; toutefois des chasseurs et des trappeurs avaient antérieurement déjà rapporté chez eux la nouvelle de ses merveilles. Depuis 1870 le gouvernement des Etats-Unis a envoyé plusieurs expéditions scientifiques, topographiques et géologiques dans le Yellowstone, qui est aujourd'hui assez exactement connu (v. ci-dessous).

Epoques de voyage, routes, etc. La saison pour la visite du parc du Yellowstone dure du 15 juin au 15 septembre; en juin et septembre le parc est moins encombré qu'en juillet et août. La principale route passe par *Livingston* sur la ligne du *Northern Pacific Railway* (v. p. 445 et ci-dessous). Le prix demandé par la *Yellostowne Park Association* (v. ci-dessous) pour un billet circulaire de Livingston, y compris le chemin de fer entre Livingston et Gardiner (aller et retour), des courses en omnibus pour le tour ordinaire du parc et le gîte avec la nourriture, est de $ 49.50 pour 5 jours 1/2 (de Mammoth Hot Springs, $ 44.50; billets d'aller et retour de St. Paul, v. p. 442); — avec la *Wylie Permanent Camp Co.* (v. ci-dessous), recommandée aux voyageurs sans prétentions: $ 38.30, y compris 6 jours de nourriture (deux nuits au bord du Bassin Supérieur des Geysers). — De l'O. on atteint le parc de *Monida* sur l'*Oregon Short Line R. R.* (p. 473): omnibus de la *Monida & Yellowstone Co.*, 86 M. en 27 h. Le prix du tour dans le parc est env. le même que pour celui de Gardiner. On peut aussi aller par Monida et revenir par Gardiner ou vice versa. Un billet d'aller et retour d'*Omaha* (p. 462) ou de *Kansas City* (p. 476), avec promenade en voit. dans le parc à partir de Monida, coûte env. $ 120. — De l'E., *Cody* (p. 466) est la station du ch. de fer la plus proche: 95 M. du lac Yellowstone (p. 458). — Voit. particulière pour 3 à 7 pers., $ 10 à 21 par jour; cheval de selle, $ 2 1/2 par j.

Hôtels. La Yellostowne Park Association a cinq hôtels bien entretenus: *à Mammoth Hot Springs* (p. 453), au *Fountain Geyser* (p. 455), au *Yellowstone Lake* (p. 458), au *Grand Cañon* (p. 460) et à l'*Upper Geyser Basin* (p. 456). Pour le nouveau *Tower Falls Hotel*, v. p. 461. Prix $ 4 par jour pour la 1re sem., puis $ 3. Il y a de bons locaux pour déjeuner aux stations de Norris et de Thumb. — La Wylie Permanent Camp Co. a des camps avec tentes en différents sites du parc. Prix: $ 2 1/2 par jour. — Des *pardessus chauds* sont indispensables, la nuit étant souvent très froide, malgré la chaleur torride du jour. Il est agréable d'avoir des conserves pour protéger les yeux.

Guides. On trouve dans les hôtels des gens pour indiquer les routes qui mènent aux principales curiosités (salaire modéré); mais il n'y a pas encore de guides vraiment capables. Guides à cheval, pour des excursions plus longues, $ 5 par jour.

Bibliographie. La description la plus détaillée du Yellowstone est celle du prof. *F. V. Hayden* et de ses collaborateurs dans le *Twelfth Annual Report of the U. S. Geological Survey* (1878). Il y a un manuel pratique du voyageur intitulé: Yellowstone National Park, par *Hiram M. Chittenden*. V. aussi la: «Geological History of the Yellowstone Park», par *Arnold Hague* (1887). On trouve dans les hôtels de petits *Guides*, par *A. B. Guptill* (50 c.) et *W. C. Riley* (25 c.), ainsi que de bonnes photographies par *F. Jay Haynes*.

A. De Livingston à Mammoth Hot Springs.

Northern Pacific Railroad jusqu'à (54 M.) *Gardiner*, en 2 h. 1/2; omnibus *(stage)* de là à (5 M.) *Mammoth Hot Springs*, en 1 h.

Livingston (1368 m), v. p. 445. La ligne remonte la vallée du Yellowstone et s'engage bientôt dans le (3 M.) **First Cañon of the Yellowstone* (la «*Gate of the Mountains*» ou la «Porte des Montagnes»),

gorge longue de 1 kil. $^1/_2$ avec des parois de rocher hautes de 600 m. Ensuite, un élargissement de la vallée qui porte le nom de *Paradise Valley*. — 31 M. *Dailey's* (1499 m.). A g., à l'extrémité supérieure dela Paradise Valley, se montre l'*Emigrant Peak* (3836 m.). — 41 M. *Sphinx* (1546 m.); le train traverse le **Middle* ou *Yankee Jim Cañon*, dont les parois de rocher ont été polies et rayées par d'anciens glaciers (v. p. 451). Plus loin, à dr., le *Cinnabar Mt.* (Mont de Cinabre), avec la curieuse **Devil's Slide* (Glissoire du Diable), deux digues de grès éloignées de 9 m. l'une de l'autre, qui s'élèvent à env. 600 m. de hauteur contre la montagne.

54 M. **Gardiner** (1677 m.; *Hôtels* et station où l'on dîne: « *Wylie Dining Station* »; v. p. 452), station terminus de la ligne et point de départ des omnibus, est située au confluent du *Gardiner River* et du *Yellowstone River*. En face de la jolie gare, l'entrée N. (Entrance Gate) du parc, arche de basalte, haute de 15 m., portant l'inscription: Pour le bien et le plaisir du peuple (For the benefit and enjoyment of the People, v. p. 450).

La route remonte sur la rive dr. du Gardiner et quitte, 3 M. plus loin, l'Etat de Montana pour entrer dans *l'Etat de Wyoming* (pron. ouaïôminng), l'«Etat de l'Egalité» (Equality State), où les femmes ont le droit de vote et d'éligibilité.

5 M. ***Mammoth Hot Springs Hotel** (1895 m.: 300 lits; bains alimentés par les sources thermales), dans un beau site, sur un plateau à 240 m. au-dessus du Gardiner. A l'E. (au delà du fleuve) s'élève le *Mt. Everts* (2410 m.), et au S. le *Terrace Mt.* (2470 m.) et le *Bunsen Peak* (2775 m.). Ce dernier doit son nom au chimiste Robert Bunsen, dont les recherches en Islande (1846) ont beaucoup contribué à la connaissannce des phénomènes volcaniques. Mammoth Hot Springs est le siège de l'administration du parc. Le *Fort Yellowstone*, dans le voisinage, est le quartier général des escadrons de cavalerie mentionnés p. 452.

C'est ici que commence et aboutit le tour du parc, qu'on peut faire dans les deux sens; toutefois la route décrite ci-après est préférable, parce qu'elle réserve pour la fin le beau Yellowstone Cañon. On laisse à l'hôtel les malles et les gros colis. On traverse le parc dans un omnibus léger de 3 à 7 places et l'on garde la même voiture, si l'on fait le tour dans le temps ordinaire (5 j. $^1/_2$; pourb. au cocher).

En face de l'hôtel, les admirables ***Terrasses de Mammouth**, dues aux concrétions calcaires des sources de Mammoth, s'étagent sur le versant du Terrace Mt. Elles ont une superficie de près de 80 hect. et se composent de 10 à 12 terrasses, hautes de 10 à 60 m. en tout, avec env. 70 sources, dont la température oscille entre 18° et 74° C. Les principales sources aujourd'hui en activité jaillissent immédiatement au-dessus des terrasses. La coloration splendide de ces formations calcaires (blanc, jaune, clair, rose, brun, jaune d'ocre, bleu, vert, etc.), l'admirable limpidité des eaux azurées du bassin et l'échafaudage pittoresque des terrasses forment dans leur ensemble un tableau qui n'a pas son pareil depuis la destruction

des célèbres Pink Terraces de la Nouvelle Zélande par un tremblement de terre volcanique en 1886.

On est conduit t. l. jours gratuitement (à 2 h. de l'après-midi) par les *guides* de la Yellowstone Park Association. Mais on recommande de visiter les terrasses le matin de bonne heure ou le soir tard, la chaleur torride qui se dégage de ces formations calcaires, d'une blancheur éblouissante, étant très pénible pour les yeux (il est bon de porter des conserves à verres fumés); les guides ne sont pas indispensables, car on ne perd pas de vue l'hôtel. — Au sortir de l'hôtel, on aperçoit d'abord les cônes de deux geysers éteints, le *Liberty Cap* (Bonnet de la Liberté; haut de 14m.) et le *Giant's Thumb* (Pouce de Géant). Le chemin ordinaire pour les formations se détache de la route principale à env. 180 m. au S. du premier cône et débouche près du Giant's Thumb. Les parties les plus remarquables sont entre autres: la *Minerva Terrace*, la *Jupiter Terrace*, la *Pulpit* (Chaire) *Terrace*, la *Cleopatra Terrace* (avec le *Blue Pool*), la *Narrow Gauge Terrace*, l'*Orange Geyser* (une source thermale, et non pas un geyser proprement dit), la *Cupid's Cave* et la *Devil's Kitchen* (Cuisine du Diable).

A 1 kil. 1/2 au S. de l'hôtel, sur l'anc. route des omnibus, se trouve un enclos (corral), où il y a des buffles. — Course en voit. intéressante autour du *Bunsen Peak* (p. 453; ascension, 1/2 j.; *vue), en visitant aussi les **Middle Gardiner Falls*, chutes qui se précipitent d'une hauteur d'env. 45 m. dans un Cañon (gorge) profond de 60 m. — On peut visiter à cheval le *Sepulchre Mt.* (2845 m.) et l'*Electric Peak* (v. ci-dessous). — L'ascension du *Mt. Everts* (p 453), avec une visite d'*East Gardiner* ou des *Undine Falls*, demande un jour entier ou à peu près.

B. De Mammoth Hot Springs au Bassin Inférieur des Geysers.

40 M. Omnibus *(stage)* en env. 10 h., y compris 2 h. d'arrêt à Norris.

La route monte lentement au S.-O. au (3 M. 1/2) **Golden Gate* (Porte Dorée; qui doit, dit-on, son nom à la mousse jaune dont sont tapissées ses roches laviques), où le bras O. du fleuve passe entre le Bunsen Peak et le Terrace Mt. (p. 453). Beau coup d'œil rétrospectif; un peu en amont, les *Rustic Falls,* chutes pittoresques. Au débouché du Cañon, la route passe sur un viaduc à onze arches au *Hoodoos,* une curieuse formation de travertin, et au *Swan Lake Flat* A dr. s'élèvent les cimes neigeuses de la *Gallatin Range,* avec (de dr. à g.) le *Quadrant Mt.* (3088 m.), le *Bannock Peak* (3150 m.) et le *Mt. Holmes* (3210 m.). En arrière, au N.-O., l'*Electric Peak* (3402 m.), montagne imposante, la plus haute du parc. A 2 M. au delà du Swan Lake, la route croise le bras central du Gardiner. Puis viennent (à 6 M. du Golden Gate) à dr. le *Willow Park* et à g. *Apollinaris Spring*, avec un camp de la comp. Wylie (v. p. 452). 1 M. 1/2 plus loin, à g., les ***Roches Obsidiennes** *(Obsidian Cliff),* une crête de verre volcanique, longue de 270 m. et haute de 75 m., fréquentée autrefois par les Indiens, qui faisaient les pointes de leurs flèches en pierre d'obsidienne. Pour construire la route, on fait sauter de grands quartiers d'obsidienne, en les chauffant, d'abord au feu et en les arrosant ensuite d'eau froide. A dr., le *lac Beaver*, (2254 m.), avec d'anc. digues de castors (beaver) en grand nombre, envahies auj. par la végétation. La route le côtoie sur une longueur de 1 M., franchit le *Green Creek* et croise ensuite la ligne faîtière

(2313 m.) du Gardiner, qui se jette dans le Yellowstone, et du *Gibbon,* affluent du Madison. Plus loin, on passe au *Roaring Mt.* (Montagne Mugissante; à g.), aux petits *Twin Lakes* (Lacs Jumeaux; à dr.) et à la *Devil's Frying Pan* (Poêle à frire du Diable; à dr.).

20 M. (de Mammoth Hot Springs) Le petit *Norris Hotel* (2296 m.), où l'on fait généralement halte pour déjeuner, est situé dans le **Norris Geyser Basin**, une dépression recouverte d'une concrétion siliceuse blanche, dans laquelle jaillissent des centaines de sources thermales. Quelques-uns des geysers en activité ici sont d'origine toute récente. Si l'on n'a pas de but spécial, on aura une vue suffisante du bassin en allant à env. 1 kil. $^1/_2$ en avant de l'omnibus. On remarque surtout: une source bouillonnante à g. de la route; le *Black Growler,* à dr.; le *Hurricane,* à dr., non loin de la route (poteau indicateur), et le *Constant Geyser* (en activité toutes les 40 à 60 secondes) au milieu d'une croûte friable de concrétion siliceuse (éviter d'y marcher).

Un sentier qui se détache à g. conduit à l'*Emerald Pool,* au *New Crater* et au ($^1/_2$ M.) *Monarch Geyser.* — On voit partout quantité d'autres petits geysers et de sources thermales.

Du Norris Hotel au Grand Cañon Hotel, 12 M. La route remonte le cours du Gibbon River, en longeant le versant près des (3 M.) **Virginia Cascades.* Env. 3 M. plus loin, les *Wedded Trees,* deux pins joints ensemble par une branche. 12 M. *Grand Cañon Hotel* (p. 452).

Du Norris Geyser Basin la route suit le cours du *Gibbon River,* qui forme ici une série de rapides, et elle traverse, à env. 3 M. du Norris Hotel, la clairière dite *Gibbon Meadows;* puis elle descend dans le **Gibbon Cañon.*

A 10 min. à l'E. (à g.) de l'entrée du Cañon, les *Artists' Paint Pots,* semblables à ceux décrits ci-après. — $^1/_4$ d'h. plus loin, sentier à dr. pour le *Monument Geyser Basin,* à 300 m. au-dessus de la route.

A 2 M. du commencement du Cañon, à dr., se voit le **Beryll Spring,* une des plus belles sources thermales du parc (4 m. 50 de diamètre). Près de l'extrémité de la gorge, 3 M. plus loin, à g., les **Gibbon Falls,* belles chutes hautes de 25 m. A 1 M. $^1/_2$ au delà de ces chutes, là où débouche l'embranch. N. de la route venant de Monida (v. p. 473), se trouve une Lunch Station de la comp. Wylie (v. p. 452).

Les 4 M. $^1/_2$ suiv. de notre route offrent peu d'intérêt. Puis, la route descend peu à peu dans la vallée du *Firehole River,* où débouche l'embranch. S. de la route venant de Monida (p. 473), et remonte dans sa gorge (Cañon) jusqu'à l'embouchure de la *Nez Percé Creek* (3 M. $^1/_2$; à g.). 2 M. $^1/_2$ plus loin, le

40 M. ***Fountain Hotel** (2210 m.), où l'on passe d'ordinaire la première nuit, en venant de Mammoth Hot Springs (on peut avoir à l'hôtel des bains d'eaux thermales).

Le ***Bassin Inférieur des Geysers** *(Lower Geyser Basin),* au bord duquel l'hôtel est situé, a une superficie de 31 à 34 kil. car. Il renferme env. 700 sources thermales et 20 geysers ou davantage, qui

forment des groupes. A quelque cent mètres de l'hôtel, le ***Small Fountain Geyser,** qui lance toutes les 2 à 3 h. des jets d'eau de 9 à 15 m. de haut qui s'entre-croisent. A l'approche d'une éruption, qui dure de 15 à 20 min., le bassin du geyser se remplit peu à peu. — Non loin du Fountain Geyser, se voient les ***Mammoth Paint Pots** *(Pots de couleurs)* ou *Mud Puffs,* groupe très remarquable de sources de boue aux nuances variées (blanc éclatant, rose, jaune, etc.) dans un cratère ovale de 12 m. de diamètre. La boue réfractaire, continuellement soumise à l'action des vapeurs qui se dégagent, jaillit çà et là avec un singulier bruit sourd (puff).

A env. 1 M. 1/2 au S. de l'hôtel se trouve le ***Great Fountain Geyser,** haut de 30 à 45 m., et l'un des plus curieux du parc. Mais le sol étant marécageux, le mieux est d'y aller dans un wagon d'observation («tourist wagon»). A côté, il y a d'autres sources intéressantes, p. ex. celles dites *Firehole, Surprise* et *Mushroom.*

C. Du Bassin Inférieur au Bassin Supérieur des Geysers.

9 M. Omnibus *(stage-coach)* en 3 à 4 h., avec 1 h. de halte au *bassin central des Geysers* (v. ci-dessous).

Du Fountain Hotel, la route se dirige au S. d'abord de plain pied, puis sur un terrain ondulé et atteint le *Firehole River* (rivière des Trous à Feu) immédiatement en face du bassin central dit *Midway Geyser Basin,* sur la rive O. du fleuve.

Ce groupe comprend l'**Excelsior Geyser** («*Hell's Half Acre*»), le plus puissant de tous, découvert en 1878 seulement, mais qui avec une courte exception en 1890, n'a pas été en activité depuis 1888. Auparavant il projetait une énorme colonne d'eau haute de 60 à 90 m. et de 8 m. d'épaisseur. Son cratère est formé d'un lac bleu foncé, long d'env. 120 m. et large de 60 à 90 m., dont les bords s'élèvent à 5 ou 6 m. au-dessus de l'eau bouillonnante à l'intérieur. — Non loin au N., le beau ***Turquoise Spring,** bassin large de 30 m., avec une eau limpide d'un bleu intense. — A l'O., le ***Prismatic Lake,** lac long de 120 m. et large de 75 m., dont le fond plat reflète toutes les couleurs de l'arc-en-ciel sur les colonnes de vapeur blanches qui en montent.

A env. 3 M. du bassin central se trouve le commencement du Bassin Supérieur des Geysers (v. ci-dessous), que traverse la route qui longe le cours du Firehole River. On y remarque: l'*Artemisia Spring* (à dr.), la **Morning Glory* (à g.), le *Fan Geyser* (à dr.) et le *Mortar Geyser* (à dr.). Au delà du pont: le *Riverside Geyser* (à g.), le *Grotto* (à g.), le *Giant* (à g.), le *Splendid* (à dr.), le *Comet* (à dr.), la *White Pyramid* (Pyramide Blanche; à dr., à quelque distance), l'*Oblong* (à g.), le *Turban* (à g.), le *Grand* (à g.), la *Saw Mill* (à g.; les trois derniers au delà du fleuve) et le *Castle* (à g.). V. ci-dessous.

L'***Upper Geyser Hotel** ou *Old Faithful Inn* est maintenant le meilleur du parc.

Le ****Bassin Supérieur des Geysers** (*Upper Geyser Basin;* 2225 m.), d'une superficie de 10 kil. car., renferme env. 40 geysers, y compris le plus grand (après l'Excelsior) et le plus beau du parc, et des sources thermales en grand nombre. Les sources et les geysers les

plus grands jaillissent pour la plupart dans le voisinage du Firehole River. On en a une bonne vue générale d'une éminence près de l'hôtel.

On peut visiter les principaux points du Bassin Supérieur en deux tours, chacun de 5 kil., et dont chacun comprend l'une des deux rives du fleuve, et demande une demi-journée. Si l'on est pressé, le mieux est de prendre un wagon d'observation (tourist wagon) ou un guide; en tout cas, on s'informera des geysers dont l'éruption est imminente. À l'hôtel, un tableau donne les périodes d'éruption des différents geysers, mais il en est peu sur lesquels on puisse compter d'une façon certaine, à l'exception de l'Old Faithful. Les éruptions de quelques geysers s'interrompent pendant des mois ou même pendant des années. De petites marques en bois indiquent la plupart des grands geysers. Il est bon d'avoir une chaussure solide ou des caoutchoucs, le sol étant, en plusieurs endroits, presque toujours inondé par l'eau qui déborde des geysers.

L'***Old Faithful** *(le Vieux Fidèle)*, un des plus beaux geysers du parc, lance avec la plus grande ponctualité son jet enveloppé d'épais nuages de vapeur à une hauteur de 35 à 45 m. et à des intervalles réguliers de 65 min. L'éruption dure env. 4 min. 1/2. — On franchit la passerelle devant l'hôtel et l'on est au ***Beehive** *(Ruche)*, qui doit son nom à son cratère conique en forme de ruche (haut de 1 m. 20) et projette une forte colonne d'eau haute de 45 à 60 m. A l'E. du Beehive se voit la ***Giantess** *(Géante)*, qui montre une fois tous les quinze jours ce qu'elle sait faire. Un peu au N.-O., la *Sponge* (Éponge), qui doit son nom à la forme de son cratère. — Un peu plus au N., le *Lion*, la *Lioness* (Lionne) et le *Cub* (Lionceau), à l'E. duquel se voit la *Beach* (Plage). Le sentier passant ensuite entre le *Spasmodic* (à dr.) et la **Sawmill* (Scierie; à g., près du pont sur le Firehole), conduit au *Turban* et au ***Grand**, dont les éruptions, hautes de 60 m., n'ont plus lieu que quelques fois par année. Immédiatement à côté, le *Young Faithful* (le Jeune Fidèle) ou *Minute Man*, un petit geyser qui part toutes les 5 min. (durée de l'éruption, 1 min.). Plus loin, au N., on passe au **Beauty Spring*, on franchit le fleuve, et laissant à dr. l'*Oblong Geyser* avec son beau cratère, on parvient (à 1 M. de l'hôtel) au ***Geyser Géant** *(Giant Geyser)*, le plus beau du bassin, qui projette sa colonne d'eau, haute de 75 m., à des intervalles irréguliers (durée de l'éruption, 1 h. 1/2). A env. 180 m. au N. du Giant se voit le ***Grotto Geyser**, dont le cratère haut de 4 m. 1/2 a plusieurs niches de la hauteur d'un homme env., d'où jaillissent de temps à autre de fines aigrettes d'eau. On repasse ensuite le fleuve sur un pont carrossable; immédiatement en amont, au bord du fleuve, le beau **Riverside Geyser* (3 fois par jour; 24 m.). Au N., au bord du fleuve également, le *Mortar* (Mortier) et le *Fan* (Eventail), dont le nom est dû à la forme de son éruption, qui suit dans la règle celle du Riverside. De l'autre côté de la route, le splendide ***Morning Glory Spring**, bassin d'eau délicatement nuancé, qui doit son nom à sa ressemblance avec une ipomée (morning glory). De là on revient à (1 M. 1/2) l'hôtel par la route, en passant au ***Castle Geyser** *(Château)*, dont le cratère en concrétion siliceuse blanche se dresse comme un château (éruption, env. toutes les 24 h.; hauteur, env. 23 m.). Dans le voisinage, le *Castle Well*, une source cristalline.

Second tour: de l'hôtel, un sentier conduit sous bois au N.-O., non loin de l'*Iron Spring Creek* (à g.). On franchit le ruisseau pour visiter le bel ***Emerald Pool** et le ***Sunset Lake**, on retourne ensuite sur l'autre rive et l'on continue, en passant au petit *Mud Geyser* (Geyser de Boue), jusqu'au curieux *Black Sand Basin* et au *Specimen Lake;* ce dernier n'est pas un lac, mais une plaine desséchée avec des arbres pétrifiés en grand nombre. De là un étroit chemin de voitures au N. conduit au (1 M. de l'hôtel) **Devil's Punch Bowl*, d'où il tourne à l'E. et débouche à la fin dans la route carrossable en amont de l'Oblong Geyser (v. ci-dessus). Un détour à g. (N.) permet de joindre à ce tour la visite de la *White Pyramid* (le cône d'un geyser éteint), du ***Splendid Geyser** (éruption de 3 h. entières tous les deux jours; hauteur, 60 m.) et du *Comet Geyser*.

A env. 3 kil. de l'hôtel, le *Biscuit Basin*, avec le **Sapphire Pool*, le *Soda Geyser*, le *Black Pearl* et le *Silver Globe*.

D. Du Bassin Supérieur des Geysers au Yellowstone Lake Hotel.

35 M. Omnibus en 9 h., y compris une halte pour déjeuner.

Du Bassin Supérieur des Geysers (p. 456) la route monte au S.-E., le long du *Firehole River* (p. 455), jusqu'aux (1 M. $^1/_2$) *Kepler's Cascades,* où le fleuve se précipite d'une hauteur de 40 m. en une série de petites chutes. 3 kil. plus loin, la route tourne à g. et monte le long du *Spring Creek*.

A 1 kil. au S. de ce coude de la route, le *Lone Star Geyser*, dont l'éruption haute de 10 à 15 m. a lieu toutes les 20 min. — A env. 8 kil. plus au S., à l'extrémité O. du lac Shoshone (v. ci-dessous), le **Shoshone Geyser Basin,** avec l'*Union* et d'autres sources thermales et geysers intéressants. Le **lac Shoshone** (*Shoshone Lake;* 2360 m.), lac long de $^3/_4$ de kil. à 6 kil. $^1/_2$ et large de 10 kil., se compose de deux bassins reliés par un canal étroit et qu'entourent des montagnes boisées.

La route monte toujours le long du Spring Creek, jusqu'à sa source au *col de Craig* sur la (4 M. $^1/_2$) *ligne faîtière des Montagnes Rocheuses (Continental Divide;* 2515 m.). Peu de min. plus loin, le petit *Isa Lake,* dont les eaux vont se déverser à l'O. dans le Pacifique et à l'E. dans l'Atlantique. Au bout de 9 M., le *Corkscrew Hill,* colline où la route commence à monter rapidement à la *De Lacy Creek* en serpentant. La ligne faîtière décrit une courbe au N. et revient ensuite en arrière, de sorte que la route la repasse près du Lost Lake (v. ci-dessous). Au delà du ruisseau, la route remonte encore en passant au (2 M. $^1/_2$) *Shoshone Point,* avec une vue magnifique sur les *Teton Mountains* (4173 m.), monts qui n'ont été gravis que deux fois en 1872 et 1898, puis au *Lost Lake* (2590 m.; v. ci-dessus). La route descend ensuite au *Duck Lake* et au (3 M.) *lac Yellowstone* (v. ci-dessous), qu'elle atteint près de la *West Thumb* (Luncheon Station), la baie O. du lac. Le *Hot Spring Basin*, près de la West Thumb, renferme ici près de 70 sources thermales, dont beaucoup ont une coloration admirable. L'une d'elles est si près du bord, qu'il est possible de prendre une truite dans le lac (v. ci-dessous) et de la cuire dans la source sans changer de place. A env. 140 m. du lac, un groupe de **Paint Pots* (v. p. 456).

Un petit *bateau à vapeur* (préférable à la course en voit.) conduit de la West Thumb au (20 M.) *Yellowstone Lake Hotel* (p. 459); prix du trajet, $ 3; mais il est compris dans les billets de la comp. Wylie (p. 452).

A la West Thumb aboutit une route d'accès du parc venant du S., des Teton Mts. (v. ci-dessus) et de la grandiose (48 M.) *vallée de Jackson Hole*.

La route continue le long du ***lac Yellowstone** *(Yellowstone Lake;* 2357 m.; 440 m. au-dessus du sommet du Mt. Washington, p. 155), un des lacs les plus grands du globe et l'un de ceux qui sont situés à la plus haute altitude. Il a une superficie de 363 kil. car. (lac de Garda: 370) et un diamètre de 30 kil. au maximum. Sa forme irrégulière ressemble un peu à une main ayant trois doigts et un pouce (West Thumb, v. ci-dessous). Le lac, que le Yellowstone River traverse du S. au N., est encadré de hautes montagnes

et d'épaisses forêts de sapins. Il y a quantité d'oiseaux aquatiques. 8 kil. au N. de la Luncheon Station, la route quitte le lac et se dirige vers l'intérieur des terres en traversant une contrée uniforme et des collines. Elle ne rejoint que 9 M. plus loin la rive N. du lac, à 1 M. 1/2 au delà de la *Bridge Bay* (baie du Pont), qui doit son nom à un pont naturel haut de 12 m.; puis, au bout d'encore 2 M., elle atteint le

***Yellowstone Lake Hotel**, dans un beau site sur une colline dominant le lac et dont le versant postérieur est boisé. Vue superbe sur le lac aux îles nombreuses et sur la chaîne dite **Absaroka Range**, qui s'élève sur la rive E., avec les monts suivants (du N. au S.): *Cathedral Peak* (3260 m.), *Mt. Chittenden* (3105 m.), *Silver Tip Peak* (3170 m.), *Grizzly Peak* (2956 m.), *Mt. Doane* (3263 m.), *Mt. Langford* (3285 m.), *Mt. Stevenson* (3175 m.), *Atkins Peak* (3260 m.), *Mt. Schurz* (3322 m.), *Eagle Peak* (3290 m.) et *Table Mt.* (3290 m.). A dr. de ces derniers, presque exactement au S., les **Red Mts.**, dont les principales cimes sont le *Mt. Sheridan* (3165 m.) et le *Mt. Hancock* (3120 m.).

Il y a à l'hôtel des BARQUES pour promenades sur le lac (50 c. l'heure); bonne pêche de la truite saumonée (engins de pêche, 25 c. par jour). — Non loin au N. de l'hôtel débouche la route de l'E., venant de (60 M.) *Cody* (p. 466). Elle offre des paysages grandioses, surtout au *col Sylvan* et au bord du *Shoshone River*.

E. Du lac Yellowstone au Grand Cañon.

17 M. OMNIBUS en 3 h. 1/2.

La route suit au N. et au N.-O. de l'hôtel la rive g. du *Yellowstone River*. A env. 7 M. 1/2 de l'hôtel, à g., le ***Mud Cauldron** ou **geyser de boue**, un des phénomènes les plus extraordinaires et les plus étranges du parc du Yellowstone. Il se compose d'une embouchure en forme de puits, profonde de 10 m., dont le fond est rempli d'une boue bouillonnante et grise comme du plomb, qui s'élève constamment en bulles. De temps en temps des lambeaux de boue sont expulsés avec un bruit sourd de ce gouffre infernal. — La route entre dans la large *Hayden Valley*. 2 M. plus loin, sur le *Trout Creek*, un chemin se détache à g. pour le *Sulphur Mt.* ou les *Crater Hills* (45 m.), dont les cratères ont vomi de grands dépôts de soufre. La source abondante, qui jaillit au pied de la colline la plus haute, est très riche en soufre et répand une odeur nauséabonde. A g., plusieurs petits geysers de boue. — Près de (3 M. 1/2) l'Alum Creek, le chemin du Sulphur Mt. (v. ci-dessus) débouche dans la grande route. 2 M. 1/2 plus loin, on atteint le commencement des rapides du Yellowstone, en amont des chutes supérieures (v. ci-dessous). A dr. un pont de fer mène à l'Artist Point, v. p. 460. Traversant un peu plus loin un pont en bois, on passe aux belles chutes supérieures (p. 460). Au bout de 5 min., la route qui vient du (11 M.) Bassin du Norris Geyser (p. 455) débouche à g. dans la nôtre. On franchit le *Cascade Creek* sur un pont à arche en fer de

75 m. d'ouverture et l'on monte à l'hôtel, en ayant de beaux coups d'œil dans le Grand Cañon.

Le ***Grand Cañon Hotel** (2350 m.), dans un beau site sur un plateau à env. 5 min. du fleuve et de l'extrémité supérieure du Cañon, est très convenable pour un séjour de quelques jours, le Cañon méritant des visites répétées.

Le ****Grand Cañon du Yellowstone**, gorge qui fera peut-être plus d'impression que toutes les autres curiosités du parc, s'étend des grandes chutes (v. ci-dessous) sur une longueur d'env. 20 M. jusque près de l'East Fork. Il est profond de 180 à 360 m. et large de 300 à 1400 m. à son ouverture supérieure et c'est une cluve que la rivière s'est creusée en perçant les parois de rochers qui se referment des deux côtés. Dans la partie supérieure du Cañon, où il est le plus profond et le plus étroit, les roches abruptes se colorent en même temps des teintes les plus vives: rouge, orange, jaune et pourpre, comme si «un arc-en-ciel, tombé des nues, s'était brisé sur les rochers». En bas, à une grande profondeur, le Yellowstone se déroule comme un fil du plus beau vert. Les bords de la gorge sont frangés de pins d'un vert sombre.

Pour visiter le Cañon, on suit la route (en voit. ou à cheval jusqu'à Inspiration Point) qui conduit de l'hôtel au S.-E. (v. la carte du Cañon. à l'hôtel), entre bientôt dans la forêt et atteint le bord du Cañon près du ***Look-out Point**, avec une vue superbe de la gorge grandiose. A l'O., on aperçoit la *chute inférieure*, à l'extrémité supérieure du Cañon, dont on a une bonne vue du *Red Rock*, au-dessous du Look-out Point (sentier à pic, mais sans danger). La route continue à g. (E.) au bord du Cañon, en passant à plusieurs points de vue excellents. En bas, dans la gorge, à une grande profondeur, un petit geyser darde sa colonne de vapeur et un œil perçant découvrira sans peine quelques aires d'aigles contre les dentelures inaccessibles des rochers. Au bout d'env. 3 kil., on atteint l'***Inspiration Point** (300 m. au-dessus du fleuve), avec le plus beau coup d'œil sur les roches splendidement colorées à la partie supérieure de la gorge (surtout l'après-midi) et les nuances foncées du Cañon inférieur ombragé de pins.

Les ***grandes chutes** ou les **chutes inférieures du Yellowstone** *(Great or Lower Falls of the Yellowstone)*, aussi belles, quoique moins hautes que les chutes du Yosemite (p. 539), se précipitent d'une hauteur de 95 m. dans la gorge. Le fleuve se rétrécit ici tout à coup de 75 m. à 28 m. De l'hôtel, on atteint les chutes en 10 ou 20 min., par un sentier direct (escarpé), ou bien par un chemin plus commode, qui se détache de la route près du pont au-dessus du Cascade Creek (p. 459). La plate-forme, à l'extrémité supérieure des chutes, offre une belle vue du Cañon, avec la saillie du Look-out Point à g. (l'Inspiration Point est masqué). — Pour aller aux ***chutes supérieures** (*Upper Falls*; 10 min. plus en amont et hautes d'env. 33 m.), franchir le pont de bois mentionné p. 459, suivre la route quelques minutes plus loin, traverser un second pont (à g.) et suivre ensuite quelque temps les chemins sous bois. Les rapides, en amont des chutes supérieures, sont pittoresques; le cours du fleuve entre les deux chutes est en apparence tranquille et paresseux, mais le courant est en réalité très rapide. — Il y a aussi, de l'autre côté du Cañon, quelques points de vue excellents, qu'on atteint en traversant le pont en fer mentionné p. 459. Un des meilleurs est l'*Artist Point*, où Thomas Moran peignit en 1872 le paysage du Yellowstone qui se trouve au Capitole de Washington (p. 293).

F. Du Grand Cañon au Tower Falls Hotel.

22 **M.** Omnibus en 5 h., y compris un arrêt sur la cime de **Mt.** Washburn.

On traverse une contrée montagneuse et grandiose. La route monte lentement de l'hôtel sur le versant S. du Mt. Washburn, qui est bien boisé, en offrant des échappées au loin; beaucoup de fleurs des champs. 7 M. *Dunraven Pass* (2702 m.), où la route se bifurque: l'embranch. de dr. mène par un grand nombre de lacets escarpés au sommet du (3 M.) **Mt. Washburn** (3153 m.), avec une *vue superbe sur une grande partie du parc (y compris le lac Yellowstone), les Teton Mts. et le Cinnabar Mt., l'Absaroka Range et la Gallatin Range; puis on redescend du côté O. de la montagne à la (3 M.) grande route. — L'embranch. principal traverse le col et longe le versant O. du Mt. Washburn, jusqu'à (4 M.) l'endroit, où la route du Mt. Washburn (v. ci-dessus) débouche de nouveau. Puis il redescend au (6 M.) *Tower Creek*, dont les belles chutes distantes de quelque 100 m. et hautes de 33 m. ne sont pas visibles. $^1/_2$ M. au delà de la rivière, on passe sous un rocher (à g.) surplombant et haut de 60 m.; à dr., le regard plonge dans la gorge du Yellowstone profonde de 150 m. De l'autre côté de la rivière, la *Needle*, aiguille de rocher perpendiculaire et haute de 100 m.

Le **Tower Falls Hotel**, qui doit être ouvert en 1905, offre un excellent centre d'excursions.

A env. 16 kil. de l'hôtel, dans la vallée du *Lamar River*, les prétendues *forêts pétrifiées* (Petrified Forests), un grand nombre de troncs d'arbres silicifiés contre une paroi de rochers à différentes hauteurs. Autres excursions: au *Lost Creek Cañon*, avec des cascades, au *Lamar River Cañon*, à la *Soda Butte* et au *Death Gulch*. A l'E., dans l'Absaroka Range (p. 459), le **Hoodoo** ou **Goblin Land**, avec des formations rocheuses et des aiguilles des plus fantastiques (visite intéressante, mais pénible et difficile).

G. Du Tower Falls Hotel à Mammoth Hot Springs.

20 **M.** Omnibus en 4 h. env.

De l'hôtel, la route monte au N.-O. Au bout de 3 M. $^1/_2$, une route mène à dr. au *Baronette Bridge*, pont sur le Yellowstone. La nôtre tourne à g. en passant près de l'anc. auberge dite *Yancey's Inn* et traverse le *Crescent Hill Cañon*, d'où elle s'abaisse lentement jusqu'à un haut pont (11 M.) à arche en fer jeté sur le Middle Gardiner River. 1 M. plus loin, à *Mammoth Hot Springs*, elle rejoint la route du parc mentionnée p. 453.

84. De Chicago à Council Bluffs et à Omaha.

A. Par le Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway.

492 **M.** Chemin de fer, en 14 à 15 h. (prix du trajet, $ 12.75; wagon-lit, $ 2.50). Cette ligne forme une partie de la *Western Midland Route* pour la Californie (voitures directes de Chicago à San Francisco et Los Angeles).

Chicago (Canal Street Station), v. p. 325. Le train court à l'O. à travers un district agricole. — 31 M. *Elgin* (210 m.; Fosgate, $ 2 à $2^1/_2$), ville industrielle de 22 433 hab., sur le *Fox River*, avec de

grandes fabriques de montres et d'autres articles. — 80 M. *Davis Junction;* embranch. au N. sur (13 M.) *Rockford* (p. 341). — 138 M. **Savanna** (174 m.; hôt.: *Savanna Ho., Radke Ho.,* $ 2), sur la rive E. du *Mississipi,* point de jonction de lignes au N. pour *Dubuque* (p. 341) et au S. pour Rock Island City (p. 464). — La ligne franchit le Mississipi et entre dans l'*Iowa* (p. 341). — 141 M. *Sabula.* — 174 M. *Delmar Junction* (247 m.); 193 M. *Oxford Junction* (220 m.). — 228 M. *Marion,* embranch. sur Cedar Rapids (p. 343) et Kansas City (p. 476). — 282 M. *Tama* (p. 463). — De (348 M.) *Madrid* et (378 M.) *Herndon,* embranch. sur Des Moines (p. 464); de Herndon il y a en outre une ligne au N. pour les *lacs Okoboji* et le (125 M.) *Spirit Lake,* deux lacs qu'on visite beaucoup en été. — 395 M. *Coon Rapids.* — 427 M. *Manilla,* embranch. sur Sioux City (p. 352). — 468 M. *Neola* (p. 464).

488 M. **Council Bluffs** (304 m.; hôt.: *Grand Hotel,* $ 2 1/2 à 4, ch. dep. $ 1), ville industrielle de 25 802 hab., fondée en 1846, au pied de la rive escarpée (bluff) du *Missouri,* à 5 kil. à l'E. de ce fleuve, doit surtout sa prospérité à ce qu'elle est la station terminus E. du grand Union Pacific Railway (p. 467) et le point de jonction de lignes qui de là, courent à l'E. Le *Fairmount Park,* avec ses beaux points de vue, mérite une visite. Un pont carrossable et deux ponts de chemin de fer rattachent Council Bluffs à Omaha.

Le train entre dans (489 M. 1/2) l'*Union Pacific Transfer Station* et traverse ensuite le Missouri sur un beau pont de fer, long de plus de 600 m. (frais de construction, 1 million de doll.).

492 M. **Omaha** (pron. ômaha; 294 m.; hôt.: *Paxton Ho.,* dep. $ 2 1/2, ch. dep. $ 1; *Millard,* dep. $ 2, ch. dep. $ 1; *Murray,* $ 2 à 3; *Dellone,* $ 2 à 3; *Merchants',* $ 2 à 3; consul de Belgique: M. A.-L. Delanney), ville de 102 555 hab., la plus grande du *Nebraska,* l'«Etat des Antilopes» (Antelope State), et un centre important de voies ferrées (v. p. 465, 467, 473), est située sur la rive dr. du Missouri. Les maisons d'habitation sont sur le versant de la colline, tandis que le quartier des affaires s'étend le long du fleuve. Mentionnons entre autres édifices remarquables: le *Federal Building,* le *Coliseum* (salle d'assemblées avec 12 000 places), l'*école supérieure* (High School; belle vue de la tour), le *palais de Justice,* l'*Exposition Building,* l'*hôtel de ville,* l'*Omaha Club,* la *chambre de Commerce,* la *poste,* plusieurs *églises* et les bureaux de l'*Omaha Bee* et de la *New York Life Insurance Co.* — La *bibliothèque publique* (Public Library) contient 80 000 vol. et la collection artistique Byron Reed. La *galerie de peinture de *Mr. G. W. Lininger,* au coin des 18th et Davenport Strs. (visible les jeudi et dim.; pour les étrangers, aussi à d'autres moments; tramway par Dodge Str.), contient des tableaux de Fra Angelico, du Guide, du Guercin, de Del Sarto, de Rembrandt, de Zurbaran, etc. — Du côté N. de la ville, il y a encore quelques jolis édifices de l'Exposition de 1898.

Omaha, la «Ville de la Porte» (Gate City), fondée en 1854, doit son importance commerciale à sa situation qui en fait une des principales portes d'entrée de l'Ouest. La ville possède d'importantes fonderies, des brasseries, des distilleries, des fabriques de conserves de viande (à *South Omaha;* elles ne le cèdent qu'à celles de Chicago et de Kansas City), des fabriques de machines, des tuileries et des usines de machines à vapeur (valeur des produits en 1900 : 113 millions de doll. y compris South Omaha).

Fort Omaha, à 6 kil. 1/2 au N., est le quartier général du département militaire du Missouri.

D'Omaha à *Portland*, v. R. 87 ; — à *San Francisco*, v. R. 86.

B. Par le Chicago & Northwestern Railway.

492 M. Chemin de fer, en 13 à 16 h. (prix comme à la R. 84 *A*). — Il y a aussi sur cette ligne des wagons directs pour la Californie.

Chicago (Chicago & North-Western Depot), v. p. 325. La ligne suit en somme la même direction que celle décrite ci-dessus. Stations sans importance pour la plupart. — 98 M. *Dixon* (220 m.) ; la ligne longe le *Rock River* jusqu'à (109 M.) *Sterling*, petite ville industrielle de 6309 hab. — 135 M. *Fulton Junction*, sur la rive E. du *Mississipi;* embranchements au N. sur Savanna (p. 462) et Dubuque (p. 341) et au S. sur Rock Island City (p. 464). Le train franchit le Mississipi sur un pont de fer et entre dans l'*Etat d'Iowa* (p. 341). — 138 M. **Clinton** (221 m.; hôt.: *Windsor, Revere Ho.*, $2), ville prospère de 22 698 hab., avec de grandes scieries. — 173 M. *Wheatland.* — 219 M. *Cedar Rapids* (v. p. 343).

244 M. *Belle Plaine*; 270 M. *Tama* (p. 462). — 326 M. *Ames;* embranch. sur (37 M.) *Des Moines* (p. 464). — Au delà de (340 M.) *Boone* (352 m.), la ligne descend dans la vallée du *Des Moines River* et le traverse près de (345 M.) *Moingona.* Ensuite, un pays de prairies. — 363 M. *Grand Junction.* — 400 M. *Maple River Junction;* la ligne tourne au S. (à g.). — 406 M. *Arcadia* (439 m.; 265 m. au-dessus du lac Michigan). — 424 M. *Denison;* le train descend la riante vallée du *Boyer.* — Au delà de (467 M.) *Missouri Valley* (310 m.), point de jonction d'une ligne pour *Sioux City* (p. 352), on découvre de jolies échappées sur le *Missouri* et ses collines.

489 M. *Council Bluffs*, et de là à (492 M.) *Omaha*, v. p. 462.

C. Par le Chicago, Rock Island & Pacific Railway.

503 M. Chemin de fer, en 14 à 20 h. (prix comme à la R. 84 *A*).

Chicago (départ du La Salle Str. Depot), v. p. 325. Le train se dirige au S.-O. à travers de vastes champs cultivés. — 40 M. **Joliet** (165 m.; hôt.: *Munroe, Palmer, St. Nicholas*, $2), centre agricole et industriel de 29 353 hab., sur le *Des Plaines River* et le canal mentionné p. 330, possède le pénitencier de l'Etat. Devant la *bibliothèque publique*, une statue de *Louis Joliet* (1645-1700), explorateur français qui, avec Marquette, descendit le Mississipi jusqu'au confluent de l'Arkansas en 1673; c'est une œuvre de S. Asbjornsen. Les usines de la Cie. dite *Illinois Steel Co.* mesurant 75 hect. de superficie fabriquent surtout du fil de fer à pointes. Dans le voisinage

il y a de grandes carrières de pierre calcaire (3000 ouvriers). — 84 M. *Ottawa* (10600 hab.). — 99 M. *La Salle* (10450 hab.). — 159 M. *Geneseo.*

181 M. **Rock Island** (143 m.; *buffet;* hôt.: *Harper Ho.,* \$ 2 à 3; *Rock Island Ho.,* \$ 2), centre important de voies ferrées et ville de 19493 hab., située sur la rive E. du Mississipi et près des *Moline Rapids,* dont la force hydraulique est utilisée par les fabriques de la ville. Elle doit son nom à une île de 370 hect. de superficie, située dans le fleuve et qui possède un grand Arsenal de l'Etat.

Au delà de Rock Island, le train franchit le *Mississipi* sur un pont. — 183 M. **Davenport** (pron. devv'npôrte; 177 m.; hôt.: *Kimball Ho., St-James,* \$ 2 à 3), ville de 35254 hab. (en 1900), la troisième de l'Iowa (p. 341) et fondée en 1836, dans un beau site, sur la croupe d'une colline qui s'élève du fleuve, possède un important commerce de céréales et de houille, ainsi que des fabriques en grand nombre. Embranch. pour Kansas City (p. 476). — 222 M. *West Liberty* (203 m.); la ligne croise celle de Burlington (p. 465) à Minneapolis (p. 345). — 237 M. **Iowa City** (204 m.; hôt.: *Burley Imperial,* \$ 2 à 3; *O'Reilly Ho.,* \$ 2), ville de 7987 hab. sur l'*Iowa River,* avec des fabriques, possède l'*Université de l'Etat* et la *bibliothèque historique de l'Etat* (15000 vol.). — 303 M. *Grinnell;* 335 M. *Colfax* (22) m.), avec des sources d'eaux minérales.

358 M. **Des Moines** (pron. dé moïne; 245 m.; hôt.: *Savery,* \$ 3 à 4 1/2, ch. \$ 1 1/2 à 3 1/2; *Kirkwood,* \$ 2 1/2 à 3 1/2, ch. dep. \$ 1; *Victoria,* ch. \$ 1 à 2), ville de 62139 hab., la capitale de l'Iowa, au confluent du *Raccoon* et du *Des Moines* qui y devient navigable, est un centre important de voies ferrées, avec un commerce considérable et plusieurs fabriques (valeur des produits en 1900: \$ 10488000). On y remarque entre autres édifices: le nouveau *Capitole* (State Capitol), reconstruit après l'incendie de 1904, la *poste,* l'*hôtel de ville,* le *Grand Opéra,* la *Drake University* (1200 étudiants) et la *State Library* (78000 vol.), fondée en 1838.

La ligne continue toujours à l'O. et, au delà de (479 M.) *Neola* (p. 462), elle s'abaisse dans la plaine du Missouri.

499 M. *Council Bluffs,* et de là à (503 M.) *Omaha,* v. p. 462.

D. Par le Chicago, Burlington & Quincy Railroad.

500 M. Chemin de fer, en 14 à 17 h. (prix comme à la R. 84 *A*).

Chicago (Canal Str. Depot), v. p. 325. La ligne se dirige d'abord au S.-O. et traverse, comme les lignes précédentes, un riche district agricole. — 37 M. *Aurora* (p. 342). — 83 M. *Mendota* (229 m.); 163 M. *Galesburg* (241 m.; hôt.: Union, Brown's, dep. \$ 2; Arlington), ville de 18607 hab. et centre de voies ferrées (p. 476), avec deux collèges prospères, des fabriques et un commerce de produits agricoles. — 205 M. *Carthage Junction;* le train franchit le *Mississipi.*

206 M. **Burlington** (160 m.; hôt.: *Delano,* $ 2 à $3^1/_2$; *Union,* $ 2), ville de 23 201 hab., se livre à un important commerce par terre et par eau. Le quartier des affaires se trouve au bord du fleuve, et les maisons d'habitation sur les hauteurs de ses rives. On y remarque, entre autres édifices publics: le *Burlington Institute,* la *bibliothèque publique* (35 000 vol.) et le *palais de Justice.*

Puis la ligne monte à l'O. 233 M. *Mt. Pleasant* (221 m.), avec deux écoles méthodistes et un grand asile d'aliénés. — 280 M. *Ottumwa* (192 m.), ville industrielle de 18 197 hab. sur le *Des Moines River.* — 304 M. *Albia* (288 m.); embranch. sur (68 M.) *Des Moines* (v. p. 464). — 360 M. *Osceola* (343 m.). — 393 M. *Creston* (381 m.); la ligne s'abaisse ensuite au niveau du Missouri. — 444 M. *Red Oak* (314 m.); embranch. sur (52 M.) *Nebraska City.* — 479 M. *Pacific Junction* (293 m.).

496 M. *Council Bluffs,* et de là à

500 M. *Omaha,* v. p. 462.

E. Par l'Illinois Central Railroad.

516 M. Chemin de fer en 14 h. (prix comme à la R. 84 *A*).

Chicago, v. p. 325; départ de l'Illinois Central Depot. La ligne se dirige à l'O. en traversant le nord de l'Illinois et de l'Iowa. 114 M. *Freeport;* embranchements sur (66 M.) *Dodgeville* et sur (62 M.) Madison (p. 340). — Entre (165 M.) *Galena* (p. 341) et (183 M.) *Dubuque* (p. 341), elle franchit le *Mississipi.* — 230 M. *Manchester;* embranch. sur (42 M.) *Cedar Rapids* (p. 343). — 276 M. *Waterloo* (p. 478), embranch. sur (106 M.) Albert Lea (p. 341). — 375 M. *Fort Dodge* (hôt.: Duncomb, Logan, $ 2), ville de 12 162 hab. et point de jonction d'une ligne au N. pour Albert Lea (p. 341). Notre ligne se bifurque: l'embranch. principal mène au S.-O. à (512 M.) *Council Bluffs* et à (516 M.) *Omaha* (p. 462), tandis que l'embranch. N. se dirige sur (451 M.) *Cherokee,* où il ya une nouvelle bifurcation pour (510 M.) *Sioux City* (p. 352) et (547 M.) *Sioux Falls* (p. 352).

85. D'Omaha à Denver.

A. Par le Chicago, Burlington & Quincy Railroad.

538 M. Chemin de fer en 15 h. (prix, $ 17; wagon-lit, $ 3.50). Wagons directs de Chicago.

Omaha, v. p. 462. La ligne tourne au S.-O. et franchit le *Platte River.* — 31 M. *Ashland.*

55 M. **Lincoln** (hôt.: *Lincoln, Lindell,* $ 2 à $3^1/_2$; *Windsor,* $ 2; *Capitol,* $ 2; *Grand*), capitale du *Nebraska* et sa deuxième ville pour la grandeur (40 169 hab.); est un centre de commerce important. On y remarque, entre autres édifices publics: le *Capitole,* l'*asile des Aliénés,* l'*Université de Nebraska* (2250 étudiants) fondée en 1869 et plusieurs autres établissements d'instruction publique.

De Lincoln à Billings: 838 M., chemin de fer *(Burlington Route)* en 29 h. Cette ligne est une voie de communication importante avec le Pacifique et donne accès du côté E. au parc du Yellowstone. Elle traverse d'abord une région agricole et passe à de nombreuses petites stations. — 472 M. *Edgemont.* Embranchements sur *Hot. Springs* (1050 m.; hôt.: The Evans, dep. $ 3; Gillespie, dep. $ 2), avec un hôtel des Invalides et une source d'eaux thermales (37° C.), et sur (107 M.) **Deadwood** (1384 m.; hôt.: *Franklin*, $ 2 à 3½; *Bullock*, $ 2 à 3; *Mansion*, ch. $ 1½), la plus grande ville (3498 hab.) de l'important district minier des *Black Hills*, dans le Dakota du Sud. Les Black Hills s'élèvent jusqu'à 2350 m. au *Harney Peak.* — Ensuite la ligne traverse de vastes prairies. Près de (584 M.) *Minturn*, sur le *Belle Fourche River*, le *Devil's Tower* (Tour du Diable) ou *Bear Lodge* (Antre de l'Ours), curieux cône tronqué en basalte, haut de 365 m., avec un diamètre de 245 m. à la base et de 115 m. au sommet. — 694 M. *Sheridan.* — 767 M. *Crow Agency*, à 4 kil. du Cimetière National, établi à l'endroit même où eut lieu le «Custer Massacre» (p. 445). — 793 M. *Toluca*; embranch. sur (129 M.) *Cody*, fondation du colonel William F. Cody, surnommé Buffalo Bill, et station la plus proche pour la route E. du parc du Yellowstone (v. p. 452). 838 M. *Billings*, où nous rejoignons le Northern Pacific Railway (p. 445).

152 M. *Hastings,* ville de 7188 hab. — 206 M. *Holdrege*, point de jonction d'une ligne pour Cheyenne (p. 467). — 229 M. *Oxford*, sur le *Republican,* point de jonction d'une ligne de St. Louis (p. 366). — 283 M. *McCook,* d'où les horloges sont réglées sur l'heure des «Montagnes» (v. p. xxxvi). Les habitations deviennent plus rares. — 356. M. *Haigler*. Nous entrons dans le *Colorado* (p. 483). — 474 M. *Corona*, où nous apercevons le Pike's Peak (p. 498) et les Montagnes Rocheuses. Plus loin, le Long's Peak (p. 485) se montre au N. — Aux abords de Denver, les grandes fonderies d'*Argo* (p. 485).

538 M. **Denver,** v. p. 483.

B. Par le Chicago, Rock Island & Pacific Railway.

580 M. chemin de fer en 15 à 18 h. (prix comme à la R. 85 *A*). Cette ligne forme une partie de la *Western Midland Route* pour la Californie (v. p. 461).

Omaha, v. p. 462. Cette route suit presque la même direction que celle décrite ci-dessus. — 58 M. *Lincoln,* v. p. 465. — 116 M. *Fairburg.* — 149 M. *Belleville,* point de jonction de la ligne de Kansas City (p. 476). — 244. *Phillipsburg,* d'où les horloges sont réglées sur l'«heure des montagnes» (p. xxxvi). — 383 M. *Goodland;* nous entrons dans l'*Etat de Colorado.* — 490 M. *Limon*, point de jonction d'une ligne pour Colorado Springs (p. 496).

580 M. *Denver*, p. 483.

C. Par l'Union Pacific Railroad.

572 M. chemin de fer en 14 h. (prix comme à la R. 85 *A*).

D'Omaha à (375 M.) *Julesburg,* v. p. 467. Notre train se détache à g. de la ligne principale pour Ogden et Portland et suit le cours du *Platte River.* 432 M. *Sterling* (1195 m.); 526 M. *La Salle* (1420 m.; p. 487).

572 M. **Denver,** v. p. 483.

86. De Council Bluffs et d'Omaha à San Francisco.

1787 M. Chemin de fer en 2 jours 1/2 env., pour $50 (wagon-lit, $11.50): UNION PACIFIC RAILWAY, jusqu'à (1003 M.) *Ogden*, en 29 à 34 h., et SOUTHERN PACIFIC RAILWAY de là à (1795 M.) *San Francisco*, en 27 h. Wagons directs 2 fois par jour, avec bains, etc., dans le train dit «*Overland Limited*» et dans le «*California Express*». Le premier train a des wagons d'observation et il est en correspondance à Oakland avec le wagon-lit de Pullman allant à Los Angeles, par la Coast Line (v. R. 96). Le second train a aussi des wagons d'observation. Les trains directs ont des wagons-restaurants (rep. à la carte). Si l'on va de New York à San Francisco par cette route (4 jours env.; prix du trajet, $80), on change de train à Chicago.

Les lignes du Pacifique dites UNION PACIFIC et CENTRAL PACIFIC RAILWAY (ces dernières faisant maintenant partie de la section Southern Pacific), ouvertes en 1869, ont établi la première communication par voie ferrée entre l'Océan Atlantique et le Pacifique. L'entreprise a coûté d'importants sacrifices d'argent et de terrain au gouvernement des Etats-Unis. Bien que la ligne traverse les Montagnes Rocheuses et différentes autres chaînes de montagnes, les rampes n'ont atteint nulle part plus de 2°/₀ de pente et il n'y a pas de tunnels sauf dans l'Utah et dans la Sierra Nevada.

Council Bluffs et *Omaha*, v. p. 462. — La ligne traverse les faubourgs manufacturiers d'Omaha. 31 M. *Elkhorn* (355 m.); le train court ensuite le long de la rive g. du *Platte River* (rivière Plate), par des champs et des pâturages. — 49 M. *Fremont* (358 m.), où aboutit une ligne de Sioux City (p. 352). — 94 M. *Columbus* (439 m.), point de jonction de lignes pour (125 M.) Sioux City (p. 352), etc. — 156 M. *Grand Island* (567 m.), centre important de voies ferrées; 199 M. *Kearney* (654 m.); 234 M. *Lexington* (727 m.). — 294 M. *North Platte* (850 m.; 3640 hab.); les horloges ne sont plus réglées sur l'heure «centrale», mais sur celle des «montagnes» (v. p. XXXVI); le train franchit le *North Platte River*, en amont de son confluent avec le *South Platte;* puis, il suit la rive g. de ce dernier. — 375 M. *Julesburg* (1054 m.), où se détache à g. la ligne directe pour *Denver* (R. 85 *C*). La ligne quitte ensuite le Platte.

417 M. *Sidney* (1247 m.); le train quitte le district agricole de Nebraska et entre dans les pays des prairies, où paissent d'immenses troupeaux de bétail. — Entre (468 M.) *Bushnell* et (476 M.) *Pine Bluffs,* le train entre dans l'*Etat de Wyoming* (p. 453). — 519 M. **Cheyenne** (pron. chienne; 1845 m.; hôt.: *Inter-Ocean Hotel,* $3 à 4; *Metropolitan,* $2), ville de 14087 hab. et capitale du Wyoming, est le point de jonction de l'embranchement de l'Union Pacific Railroad (de Kansas City et Denver; v. p. 486) et l'un des lieux d'entrepôt des pays du Nord-Ouest qui élèvent du bétail. A 4 M. au N. de Cheyenne, le *Fort Russell.* — A g. se montrent les cimes neigeuses des *Montagnes Rocheuses,* entre autres le Long's Peak (p. 485) et, plus en arrière, les Spanish Peaks (p. 501). Au loin, au N., les *Black Mts.* (à dr.). La ligne monte rapidement, passe au (538 M.) *Granite Cañon* (2230 m.), traverse plusieurs tunnels et atteint, à (552 M.) *Sherman* (2438 m.), son point culminant, la ligne faîtière, dite «Continental Divide» (v. p. 440), sur la crête des **Montagnes Rocheuses** *(Rocky Mountains).* A g., l'*Ames Monument,*

haut de 20 m., érigé en l'honneur d'Oakes et d'Oliver Ames, auxquels on doit surtout l'achèvement de l'Union Pacific Railway. Quand le ciel est serein, le Pike's Peak (p. 498), éloigné de 165 M., est visible plus loin à g.; à dr., les *Red Buttes*. — 576 M. **Laramie** (2180 m.; hôt.: *The Thornburg* ou *Railway Hotel*, $4; *Johnson Phillips*, *Kuster*, $2), ville de 8207 hab., sur le *Big Laramie River*, au milieu des plaines dites *Laramie Plains*, un des districts de l'Union les plus riches en herbage. Université du Wyoming. Importante foire aux laines.

De Laramie, des omnibus vont en été au ***North Park**, à env. 100 kil. au S., un des plus grands parcs naturels du Colorado (v. p. 451), composé de plateaux ondulés et de vallées élevées, qu'entourent de hautes montagnes. La visite du parc est très intéressante pour le chasseur (gros gibier: ours, etc.), mais elle est hors du programme habituel du touriste. North Park a une superficie de 5000 à 6500 kil. car., avec une altitude moyenne de 2400 à 2700 m. On peut le visiter aussi de Denver, par le *Fort Collins* (v. p. 485).

Le train descend ensuite constamment par une contrée montagneuse. A dr., le *Laramie Peak* (2740 m.); à g., l'*Elk Mt.* (3508 m.), sommet à l'extrémité N. des *Medicine Bow Mts.* — 615 M. *Rock River* (1984 m.; buffet); 637 M. *Allen* (2077 m.); 653 M. *Hanna* (2070 m.). — 678 M. *Fort Steele* (1983 m.); le train repasse le *North Platte* (p. 467). — 693 M. *Rawlins* (2057 m.); 725 M. *Continental Divide*, une seconde ligne faîtière (2164 m.; v. p. 467), d'où le train redescend dans les plaines. 787 M. *Point of Rocks* (1984 m.). — 827 M. *Green River* (1855 m.); le train franchit la rivière du même nom; le paysage devient plus pittoresque. En deçà de (840 m.) *Bryan* (1885 m.), la voie présente d'intéressants ouvrages d'art.

857 M. *Granger* (1915 m.), où la ligne dite *Oregon Short Line* se détache à dr. sur *Portland* (v. R. 87). Notre ligne se dirige à l'O. et traverse une contrée assez monotone; à g., les *Uinta Mts.* (pron. youïnta) couverts de neige. — 886 M. *Carter* (1985 m.). — 901 M. *Leroy* (2042 m.); puis un tunnel long de 1800 m. qui perce l'*Aspen Ridge*, une des avant-collines E. des **Wasatch Mts.** — 928 M. *Evanston* (2062 m.). — Env. 8 M. plus loin, le train entre dans l'*Etat d'Utah* (pron. yoùta), qui porte le surnom de «Deseret» (Abeille; parce qu'il a une ruche dans ses armoiries), tiré du Book of Mormon (p. 507). On se trouve dans le large bassin de l'Utah entouré de tous côtés de montagnes (1200 à 1500 m. d'alt. en moyenne), dont les lacs et les rivières n'ont point de débouché dans la mer. — 947 M. *Castle Rock* (1903 m.), où le train, auquel on accroche un wagon d'observation (vue), entre dans l'***Echo Cañon**, gorge rocheuse et sauvage. 964 M. *Echo* (1668 m.); le train quitte la gorge et s'engage bientôt après dans le large ***Weber Cañon.** Il y a plusieurs tunnels. La *Devil's Slide* ressemble à celle décrite p. 453. — 986 M. *Peterson* (1493 m.); la ligne descend ensuite dans la *vallée du Lac Salé*.

1004 M. **Ogden** (1340 m.; hôt.: *Reed Ho.*, $2 à 3; *Depot Hotel*, relié au buffet de la gare, $3, dîn. 75 c.; *Broom Ho.*, $1½ à 2),

ville industrielle de 16 313 hab., station terminus O. de l'Union Pacific R. R. et stat. terminus E. du Southern Pacific R. R., est située sur un plateau entouré de montagnes. — Promenade intéressante en voit. (½ h.) à l'**Ogden River Cañon.*

D'OGDEN À POCATELLO, 134 M., *Oregon Short Line*, en 5 h. Le train court au N., avec des échappées sur le *Salt Lake* (Lac Salé; p. 509) à g. — Au delà de (9 M.) *Utah Hot Springs*, au pied des *Wasatch Mts.*, à dr., de beaux rochers avec de curieuses pointes coniques. — 14 M. *Willard*, d'où l'on peut visiter les (3 M.) *Willard Falls* et le *Cañon*. Plus loin, les anciennes lignes côtières ont laissé des traces très visibles contre les montagnes. — Entre (21 M.) *Brigham* et (30 M.) *Honeyville*, le train franchit un petit lac aux eaux basses. Plus loin, une contrée pittoresque, avec le profond **Bear River Cañon* à g., tandis que de hautes montagnes rocheuses se dressent à dr. On traverse deux gorges latérales sur des ponts de charpente. De l'autre côté du Cañon, un canal d'irrigation perce le Cañon dans des tunnels à plusieurs endroits. — 49 M. *Cache Junction*; 71 M. *Dayton*; 111 M. *McCammon*. — 134 M. *Pocatello*, v. p. 473.

D'Ogden à *Salt Lake City*, v. p. 504/505.

Au delà d'Ogden, notre ligne *(Southern Pacific Railroad)* prend à l'O. et traverse le milieu du *Grand Lac Salé*, sur un pont de charpente long de 37 kil., qui doit être transformé en digue, par un travail de terrassement. Ce raccourci dit « Ogden-Lucin Cut-off » (l'anc. ligne contournait l'extrémité N. du lac) diminue la longueur de la route de 70 kil. 580 autres kil. sont épargnés grâce à une nouvelle ligne directe (par des tunnels, des ponts) sur Reno (p. 470). Ce travail réduit de 7 h. la durée de la traversée entière de l'Amérique du Nord.

1107 M. *Lucin*, à l'extrémité O. du raccourci (v. ci-dessus). — Au S.-O. s'élève le *Pilot Peak* (3325 m.). — Un peu en deçà de (1118 M.) *Tecoma* (1467 m.), le train entre dans le *Nevada* (le «Sage Brush State» ou l'Etat de l'Armoise; la frontière est désignée par un monument). — 1152 M. *Pequop* (1886 m.); la ligne franchit la croupe des *Pequop Mts.*, descend dans l'*Independence Valley* et remonte ensuite à (1169 M.) *Moor* (1880 m.), dans le col dit *Cedar Pass*. — 1177 M. *Wells* (1717 m.), avec plusieurs sources, dont quelques-unes ont une profondeur insondable — 1210 M. *Halleck* (1595 m.). — 1233 M. *Elko* (1545 m.; buffet). L'*Elko Mt.* est visible d'abord à dr., ensuite à g. Des Indiens Pioute offrent à vendre aux stations des corbeilles, des agates mousseuses, etc. — 1253 M. *Carlin* (1496 m.). — 1262 M. *Palisade* (1476 m.), située dans un étroit Cañon; une ligne à voie étroite conduit de là au S. à (80 M.) *Eureka*, dans un riche district minier. Le train traverse ensuite le *Humboldt River*, que la ligne suit quelque temps. Au N., les *Cortez Mts.* — 1313 M. *Battle Mountain* (1375 m.). — 1374 M. *Winnemucca* (1320 m.). Au N., les *Santa Rosa Mts.* — 1413 M. *Humboldt* (1292 m.), une petite oasis dans le désert. Un peu plus loin, la ligne repasse le Humboldt River, qui coule au S. vers le *Humboldt* ou *Carson Sink*. — 1474 M. *White Plains* (1188 m.). 1489 M. *Hot Springs* (1240 m.). — 1509 M. *Wadsworth* (1246 m.), où commence la longue montée de la croupe de la Sierra Nevada, le long

du *Truckee River,* que le train passe 9 fois avant Reno. Le paysage devient pittoresque; à côté de la voie, des paraneiges en grand nombre. — 1535 M. **Reno** (1372 m.; hôt.: *Riverside,* $ $2^1/_2$; *Arcade,* $ $1^1/_2$), petite ville industrielle de 4500 hab., avec des moulins à blé, des fonderies et l'Université du Nevada (400 étudiants).

De Reno à Virginia City, 52 M., chemin de fer en 3 h. — 31 M. **Carson** (hôt.: *Arlington,* $ 2), ville de 2100 hab. et la capitale de l'*Etat de Nevada.* Des omnibus ($ 2) partent de là t. l. jours pour (15 M.) *Glenbrook,* sur le *lac Tahoe* (v. ci-dessous). — 52 M. **Virginia City** (1893 m.; *International Hotel,* $ $2^1/_2$ à 3), ville de 2695 hab., avec de riches mines d'argent. Depuis 1859, on a extrait de la mine dite *Comstock Lode* de l'or et de l'argent pour la somme de 500 millions de dollars. Elle est auj. abandonnée. Le *Mt. Davidson* (2387 m.) offre une vue étendue.

Au delà de Reno, le train entre dans l'*Etat de Californie* (l'«Eldorado State»). — 1570 M. *Truckee* (1774 m). A 5 kil. à l'O., le joli *lac Donner.*

De Truckee à Tahoe, 15 M., chemin de fer à voie étroite en 1 h. ($5 aller et retour, y compris le tour du lac en bat. à vap.) La ligne traverse le *Truckee River Cañon.* — 11 M. *Deer Park,* station pour (2 M. $^1/_2$) *Deer Park Springs* (hôtel, $ $2^1/_2$ à 3). — 15 M. **Tahoe** (*Tahoe Tavern,* 250 lits, $ $3^1/_2$), sur la rive O. du **lac Tahoe** (2040 m.), long de 35 kil., large de 20 kil. et profond de 450 m. au maximum. L'eau claire et froide de ce lac ne gèle jamais, bien qu'il soit entouré de montagnes neigeuses. Un petit vapeur fait le tour du lac en s'arrêtant p. ex. à *McKinney's* (hôtel, $ 10 à 15 par sem.), à *Rubicon Park* (hôtel, $ 2), à *Tallac* (*Tallac Hotel, dep. $ $2^1/_2$), à *Glenbrook* (Lake Shore Ho.) et à *Brockway* (hôtel, dep. $ $2^1/_2$).

La ligne monte constamment dans une contrée grandiose et atteint la hauteur du col de la **Sierra Nevada,** à la (1584 M.) *Summit Station* (2141 m.), où elle traverse un tunnel long de 485 m. A 6 kil. au N., le *Mt. Stanford* ou *Fremont's Peak* (2798 m.), avec une *vue superbe.

On donne le nom de **Sierra Nevada** *(Montagnes Neigeuses)* à l'imposante chaîne de montagnes, longue de près de 750 kil., qui s'étend en deçà de la côte du Pacifique, et dont les ramifications dans l'Oregon et le Washington s'appellent les *Cascade Mts.* (v. p. 449). Elle forme le bord O. de la partie la plus élevée du système des Cordillères et attire les regards plus que toutes les autres chaînes de montagnes du pays. Sa hauteur moyenne est de 2500 à 3000 m., tandis que différents sommets de cette chaîne, par ex.: le *Mt. Whitney* (p. 494), le *Mt. Shasta* (p. 544) et le *Mt. Corcoran* (4299 m.), atteignent plus de 4000 m. La partie la plus connue de la Sierra Nevada est la *vallée du Yosemite* (p. 535) avec les cimes qui l'entourent; toutefois la chaîne renferme une profusion de paysages grandioses qui lui permettent de rivaliser avec les Alpes européennes, et offre surtout aux amateurs d'ascensions une série de tours fort intéressants. Il y a de grands glaciers dans la partie N. des montagnes.

Le train redescend du côté de la Californie, où le paysage reste très pittoresque, tandis que la végétation luxuriante et la floraison splendide témoignent du doux climat de la côte du Pacifique. La descente est si escarpée, que la transition de la région des neiges à la végétation subtropicale s'accomplit avec une rapidité presque féerique.

La ligne côtoie çà et là des abîmes en passant sur d'étroites arêtes de rocher, qui ont à peine assez de place pour les rails. Dans les paraneiges qui couvrent la voie sur une longueur d'env. 37 M., on a pratiqué de grandes ouvertures pour la vue. On reconnaît en

maint endroit les traces des chercheurs d'or de 1849. — 1606 M. *Emigrant Gap* (1594 m.). — 1611 M. *Blue Cañon* (1432 m.). — 1623 M. *Dutch Flat* (1035 m.). — Un peu en deçà de (1635 M.) *Colfax* (738 m.), le train passe à la belle saillie rocheuse du **Cape Horn*. — 1653 M. *Auburn* (415 m.). Des vergers et des vignobles apparaissent en grand nombre. — 1666 M. *Newcastle* (291 m.), où croissent des orangers. — 1679 M. *Roseville Junction* (50 m.; p. 543).

1697 M. **Sacramento** (17 m.; hôt.: *Golden Eagle,* dep. $ 3; *Capitol,* ch. dep. $ 1), ville de 29 282 hab., capitale de la *Californie* et place de commerce importante, est située sur la rive E. du *Sacramento,* immédiatement en aval de son confluent avec l'*American River.* H. A. Sutter, un capitaine suisse, s'établit ici en 1839 et les premiers terrains à bâtir y furent vendus en 1848. La ville est régulièrement construite, avec de larges rues droites, plantées d'arbres et bordées de jardins. Le *Capitole* (State Capitol) est un grand et beau bâtiment, entouré d'un parc, avec une bibliothèque de 130 000 vol., fondée en 1850 et une belle vue de la coupole. Parmi les autres édifices, on remarque: le *palais de Justice,* la *bibliothèque publique* (36 000 vol.) et la *cathédrale catholique.* La *Crooker Art Gallery* renferme des tableaux, des minéraux californiens et une école des Beaux Arts. La *State Agricultural Society* possède un grand bâtiment d'exposition. Dans le *Fort Sutter Park*, une reproduction du fort construit ici en 1840. — Jolie promenade en voiture à (6 kil.) ***Riverside,*** le long du Sacramento.

De Sacramento à ***Portland***, v. R. 101.

De Sacramento à Lathrop, 57 M., chemin de fer en 2 h. 1/4. Cette ligne formait une partie de l'ancienne route de Sacramento à San Francisco. V la *carte*, p. 517. — 35 M. *Lodi.* — 48 M. **Stockton** (7 m.; hôt.: *Yosemite*, $ 2, ch. dep. $ 1; *Imperial*, $ 2), ville florissante de 17 506 hab. avec beaucoup de moulins, est située non loin du *San Joaquin* (pron. ouâ kinne), qui y devient navigable. A l'entrée de la gare, à dr., l'*asile des Aliénés.* Sur le fleuve, de grands jardins potagers (truck-farms), pour les prémices. De là au *bois de Calaveras* ou à la *vallée du Yosemite*, v. ci-dessous. — 57 M. *Lathrop*, où la ligne débouche dans celle du Southern Pacific Railroad (p. 527).

Stockton (v. ci-dessus) est le point de jonction d'un embranchement sur (30 M.) *Milton*, d'où des omnibus vont en 24 h. (y compris la halte de nuit à *Murphy's Camp*, où est le Mitchler Hot., $ 2) au (50 M.) *bois de Calaveras.* — Le ***bois de Calaveras** (*Calaveras Grove;* 1349 m.; *Mammoth Grove Hotel*), le plus au N. des bois d'arbres géants de la Californie, et le plus rapproché de San Francisco, est relativement peu fréquenté, la visite du bois de Mariposa (Mariposa Grove, p. 537) pouvant se joindre commodément à l'excursion au Yosemite. Le séquoia (*Sequoia*, *Wellingtonia* ou *Washingtonia gigantea*), l'arbre géant de Californie, ne se rencontre que sur le versant O. de la Sierra, tandis que l'érythroxyle (bois rouge, redwood, *Sequoia sempervirens*), qui appartient au même genre, mais un peu plus petit, se trouve sur les montagnes de la côte, où il est plus répandu (v. p. 537). Le bois de Calaveras a une longueur d'env. 1000 m. sur 65 m. de largeur et renferme env. 100 arbres géants. Le plus grand des arbres qui y sont actuellement sur pied est le *Keystone State* (haut de 99 m., avec 13 m. 70 de circonférence). La *Mother of the Forest* (mère de la Forêt, qui n'a plus d'écorce) a 96 m. de hauteur et 18 m. de circonférence, tandis que le *Father of the Forest* (père de la Forêt, qui est déraciné) était, dit-on, haut de 133 m. et mesure 35 m. de circonférence. Deux autres

arbres sont hauts de plus de 90 m. et beaucoup ont une hauteur de plus de 75 m. On a construit une maison sur un chicot d'arbre de 7 m. 30 de diamètre. — A env. 10 kil. au S.-E. se trouve le *Stanislaus* ou *South Grove*, qui a également de beaux arbres en grand nombre, et qu'on peut visiter à cheval.

Stockton est aussi un bon point de départ pour la *vallée du Yosemite* (p. 535): embranch. du Southern Pacific Railway pour (34 M.) *Oakdale*, d'où le *Sierra Railway* conduit à (45 M.) *Sonora* et à (57 M.) *Tuolumne* (p. 542). De la station de *Chinese* (35 M.) sur le Sierra Railway, des omnibus mènent à *Priest's*, à *Big Oak Flat* et à la vallee du Yosemite (v. p. 535).

La ligne franchit le Sacramento et mène à l'O., par (1710 M.) *Davis* (17 m.), à (1737 M.) *Suisun*, au bord d'un district marécageux envahi par le jonc des tonneliers (Tule, Scirpus lacustris). V. la *carte*, p. 517. Au S., la *Suisun Bay*, avec le Mt. Diablo (p. 519) qui se dresse derrière elle. — 1754 M. *Benicia*, ville de 2751 hab., avec un arsenal et de vastes cales de débarquement, est située sur la rive N. des *Straits of Carquinez*, détroits larges de près de 1 kil. et navigables aux navires d'un tirant d'eau de 7 m., qui relient entre elles les baies de Suisun et de *San Pablo*. Le «Solano», bateau-bac long de 130 m., avec de la place pour 24 wagons de personnes, transporte le train de l'autre côté du détroit. — 1755 M. *Port Costa*, sur la rive S., a également de grands quais, d'où l'on expédie du froment en Europe directement. — Le train court plus loin le long de la rive S. de la baie de San Pablo (vues à dr.). — 1758 M. *Vallejo Junction*, point de départ du bateau-bac pour *Vallejo*, sur la rive opposée (p. 517; pour Mare Island, v. p. 517). Bientôt après, la ligne tourne au S. (à g.) et l'on découvre à l'O. (à dr.) la vue de la belle **baie de San Francisco* (p. 517) avec le *Mt. Tamalpais* (p. 518), qui s'élève derrière elle. — 1775 M. *Berkeley*, avec les sections de philosophie et d'histoire naturelle et l'école polytechnique de l'Université de Californie, située à g. au milieu d'arbres, ainsi que l'institut des sourds-muets.

L'*Université de Californie, fondée en 1868 et fréquentée par 4000 étudiants (y compris env. 1300 étudiantes), a largement contribué au développement de la culture intellectuelle sur le littoral du Pacifique et mérite une visite (faculté de droit et de médecine, v. p. 514; observatoire Lick, v. p. 523; station biologique). L'enseignement est gratuit sauf à l'école polytechnique. Les bâtiments de l'Université sont en partie très beaux et ses jardins pittoresques offrent une vue superbe sur la Porte Dorée (Golden Gate; p. 512) et sur San Francisco. Le jardin d'expériences agricoles a rendu de grands services aux fermiers californiens. Les musées, la *bibliothèque* (130000 vol.), le *théâtre grec* (12000 places) et les laboratoires méritent d'être vus.

1780 M. **Oakland** (hôt.: *Touraine*, \$2½ à 4; *Metropole*, \$2½; *Albany*, \$2 à 3), le «Brooklyn» de San Francisco, ville florissante de 66960 hab., dans un joli site sur la rive E. de la baie de San Francisco, doit son nom aux yeuses qui ombragent ses rues et ses jardins. On y remarque le *lac Merritt* (promenades en petits bateaux), la *bibliothèque publique*, la *chambre de commerce* et la *Bourse*. La valeur de ses produits s'est élevée en 1900 à \$9174257 et son port a une surface d'ancrage de 24 kil.

Excursion très intéressante, en tramway-funiculaire, au *Piedmont*

Park, d'où l'on a d'*Inspiration Point* une vue splendide sur San Francisco, la baie et la Porte Dorée (surtout au soleil couchant).

La ligne pour San Francisco contourne le côté O. d'Oakland et s'engage sur une jetée qui s'avance à plus de 2 kil. dans la baie, et au bout de laquelle on quitte le train, pour monter sur un bateau-bac, qui transporte les passagers en 20 min. au delà de la baie large de 6 kil. Au cours de la traversée, on aperçoit à dr. *Goat, Alcatraz* et *Angel Island* (p. 517), et au-dessus, la *Marin Peninsula,* tandis que la *Golden Gate* (Porte Dorée, p. 512) s'ouvre à g. d'Alcatraz.

1787 M. *San Francisco,* v. p. 510.

87. De Council Bluffs et d'Omaha à Portland.

1803 M. Union Pacific Railway jusqu'à (857 M.) *Granger*, en 24 à 28 h.; Oregon Short Line de là à (1398 M.) *Huntington* en 14 h.; Oregon Railroad & Navigation Co. de là à (1803 M.) *Portland* en 18 h. (prix du trajet direct, $50; wagon-lit, $11.50). Les trains directs ont des wagons-restaurants (rep. à la carte). Pour l'Union Pacific System et ses correspondances, v. p. 467.

De Council Bluffs et d'Omaha à (857 M.) *Granger,* v. p. 467/468. — Notre ligne tourne au N.-O., d'abord de plain-pied, puis en descendant la montagne. — Entre (940 M.) *Cokeville* (1890 m.) et (955 M.) *Pegram,* le train entre dans l'*Etat d'Idaho* (p. 447). — 972 M. *Montpelier* (1812 m.), près du *Bear Lake* (à g.). — 1003 M. *Soda Springs* (1763 m.; hôt.: Idanha, $3; Williams Ho., $2 à 3), station climatique d'été fréquentée, avec des sources d'eaux minérales très riches.

1071 M. **Pocatello** (1362 m.; hôt.: *Pacific,* dep. 3^1/_2$; *Seeley Ho.,* $2), ville de 4046 hab., dans la réserve d'Indiens dite *Fort Hall Indian Reservation*, est le point de jonction de lignes au S. pour (134 M.) *Ogden* (v. p. 468) et (171 M.) *Salt Lake City* (p. 517), et au N. pour (263 M.) *Butte* et (397 M.) *Helena* (p. 446). L'Union Pacific Railroad délivre des billets circulaires pour des tours de Pocatello aux Shoshone Falls (p. 474), au Yellowstone Park (p. 451), à Butte, à Helena, etc.

Sur la ligne pour Helena, à 130 M. de Pocatello, se trouve **Monida** (2130 m), point de départ des omnibus pour le *parc du Yellowstone* (v. p. 452; prix du trajet, $14). Départ le matin; au bout d'env. 9 h., on s'arrête pour la nuit à (60 M.) *Dwelle's Grayling Inn*, près de l'extrémité O. du parc. Le lendemain matin, on va en 3 h. $^1/_2$ au (26 M.) *Fountain Hotel* (p. 455), par le *Firehole Basin* (p. 455). La route traverse ensuite le *Centennial Valley*, passe près des *Red Rock Lakes*, franchit le Continental Divide, au *Red Rock Pass*, près du *Lake Henry* (1964 m.; vue sur les Teton Mts., p. 458), et au *Targhe* ou *Tyghee Pass* (2153 m.) et descend le long du *Madison River*.

Au delà de Pocatello, la ligne traverse les champs de lave du *Great Snake River,* avec les cimes neigeuses des Montagnes Rocheuses à dr., à l'horizon. — 1097 M. *American Falls Station* (1324 m.); le train franchit le fleuve sur un pont long de 180 m., avec vue sur les chutes. Au N. s'élèvent les *Three Buttes of the Lost River* et plus loin, à l'O., les *Saw-Tooth Mts.* (Mts. Dents de Scie). E^r^

face (à g.) se montrent les cimes neigeuses de la *Washoe Range*. — 1179 M. *Shoshone* (pron. chochôni; 1211 m.), point de départ de l'omnibus pour les (25 M.; en 3 h. 1/2) *Shoshone Falls.*

La route pour les chutes traverse au S. une plaine envahie par des buissons d'armoise (sage-brush; p. 469) en passant à quelques croupes de lave et atteint tout à coup la gorge du *Snake River*, profonde de 360 m. On traverse le fleuve sur un bateau-bac et l'on arrive bientôt au petit *Shoshone Falls Hotel*. Les ***Grandes Chutes de Shoshone,** larges de 290 m., se précipitent d'une paroi de rocher haute de 64 m. et rivalisent avec celles du Yosemite et du Yellowstone. Immédiatement au-dessus de la chute principale, le *Bridal Veil Fall* («Chutes du Voile de la Fiancée»; 24 m.) et 5 kil. plus haut, les *Twin Falls* («Chutes Jumelles; 55 m.). Les hardies formations volcaniques du profond Cañon, où tombent les chutes, sont fort remarquables. A env. 8 kil. au-dessous des chutes, non loin au N. du fleuve, se trouvent les pittoresques *Blue Lakes* (bonne occasion de pêche et de promenades en barque). — Dans les Etats de Washington, Orégon, Californie et Idaho, près de 650000 kil. car. sont recouverts d'une couche de lave dite du Columbia, épaisse de 800 à 1600 m., dont la superficie se compose d'un terrain où le froment prospère. Le Snake River s'est frayé une voie à travers cette lave dans d'immenses Cañons, profonds parfois de 1200 m., dont le caractère grandiose ne le cède qu'à ceux du Colorado.

De Shoshone, un embranchement conduit au N. à (57 M.) *Hailey* (1629 m.) et à (70 M.) *Ketchum* (1775 m.). Les *Hailey Hot Springs* (Hotel), sources thermales à 2 kil. 1/2 de la station (65° C.), sont efficaces contre les rhumatismes, les affections de l'estomac et d'autres maladies. Près de Ketchum, les *Guyer Hot Springs* (Hotel).

1214 M. *Ticeska;* la ligne s'approche de nouveau du *Snake River,* dont elle suit la rive dr. tantôt de près, tantôt de loin. — 1231 M. *Glenn's Ferry* (782 m.). Aux dépressions plates succèdent de petites collines ondulées et des hauteurs rocheuses; toutefois, le paysage reste monotone. — 1316 M. *Nampa* (759 m.); embranch. à l'E. sur (20 M.) **Boise City** (880 m.; hôt.: *Capitol Hotel; Overland Hotel,* $2 à 3), ville industrielle de 5957 hab., capitale de l'*Idaho*. — 1325 M. *Caldwell* (723 m.). Entre (1340 M.) *Parma* et *Huntington* (v. ci-dessous), le train passe trois fois le Snake River et entre dans l'*Etat d'Orégon* (p. 544). — 1375 M. *Weiser* (646 m.), station pour le district des *Seven Devils* (Sept Diables), qui doit son nom aux montagnes qui s'élèvent à dr. Le Snake River coule plus loin dans une gorge sauvage (belle vue du pont).

1398 M. *Huntington* (643 m.; Union Pacific Hotel, $2); les horloges ne sont plus réglées sur l'heure des «montagnes», mais sur celle du «Pacifique» (1 h. de retard sur l'autre; v. p. xxxvi). La ligne quitte le Snake River et remonte la vallée pittoresque du *Burnt River,* en traversant des ponts, des fissures de rocher et des tunnels. Près de (1418 M.) *Durkee,* elle quitte le Burnt River. — 1445 M. *Baker City* (1049 m.); le train traverse les *Blue Mts.* et redescend à pic, en passant à des galeries de neige, dans la ***Grande Ronde Valley,** belle et fertile vallée, qu'arrose le fleuve du même nom. — 1489 M. *Hot Lake* (Sanitarium, dep. $2), avec des eaux thermales sulfureuses et un petit lac. — 1497 M. *La Grande* (849 m.); 1522 M. *Meacham* (bon buffet); 1530 M. *Huron* (890 m.). — 1572 M. *Pendleton* (326 m.); embranch. sur (47 M.) *Walla Walla* (p. 448) et sur (251 M.)

Spokane (p. 447). — 1615 M. Umatilla ...
des trains directs du Great Northern R. R. pour Portland ...
l'Union Pacific R.R. (v. p. 448). Embranch...
et (246 M.) Spokane (p. 447). 1640 M. Castle Rock ...
atteint le Columbia ou Orégon, fleuve immense ...
...0 m., et dont elle suit la rive g. jusqu'à Portland ...
long de la voie, sont destinés à empêcher ...
le ... du sable fin de rivière, qui peut facilement ...
rait du sable — 1660 M. Arlington (70 m.). — ...
déraillement de beaux rochers de basalte ...
(55 m.) ... avec Chutes River (vue à g.). — ...
chit le ... et descend jusqu'à *Dalles du Columbia, passage ...
menceme... arrivé des dalles de lave ...
fleuve, qu... immédiatement en amont de Dalles ...
Ce nom ... large d'à peine 40 m. ...
qu'à la gorge ... a été ... une époque ...
caissé dans u... de lave, à travers ...
La vallée semb... une belle échappée ...
envahie par un ...
curieux passage. ... M.; hôt...
En deçà de ... commerce ...
le *Mt. Hood* (v. c...

1714 M. **Dalles** ...
3542 hab., avec un ...
est situé ... commerce ...
intérieur, qui perce un peu plus bas ... *Portland* ...

De Dalles à (110 M.) *Portland* ... bateau ...
parce qu'on a du pont du ...
grandes roues de pêche (fishwheels) ...
d'une sorte de moulins, dont les ...
barrassent des poissons pris à ...
Des Dalles à Portland, ...
Au delà de (1723 M.) ... ancien lieu ...
diose. ...
de *Memaloose*, ... perche sur le ...
une haute ... ami des Indiens ...
colons et un ami des Ind... fleuve tra...

... (Fish...
... 807 ha...
... (p. 54...
... à g. ...
... M.) *Hous*...
...ad.
... comme à la R. 88
... p. 354. La ligne p...
...ur St. Louis (R. 54 ...
... *Jacksonville* (189 m.; h...
... 15078 hab., avec de...
... M. *Roodhouse*; embran...
Drake; le train franchit l'I...
...; le train traverse ensuite ...
entre l'Illinois et le Misso...
326 M. *Mexico* (244 m.), ...
Non loin de là, *Florida*, pa...
...0). — 381 M. *Glasgow* (193 ...
73). —
434 M. *Higginsville*; 487 ...

... p. 476.

... le **Wabash Railroad**.
...n 22 h. (prix du trajet comme ...
de la Dearborn Station) à (173 M. ...
à dr. de celle de *St. Louis*, v.

deux grandes écluses sur la rive S. ou rive d'Orégon (frais de construction, 4 millions de doll.).

Il y a beaucoup de petites cascades entre (1761 M.) *Bonneville* et (1776 M.) *Latourelle;* parmi les plus belles, on remarque la *Horse-Tail,* l'*Oneonta* (dans une gorge étroite), la **Multnomah* (haute de 260 m.), la *Bridal Veil* et la *Latourelle.* En aval et en amont s'élèvent d'énormes rochers, entre autres: le *Castle Rock* (300 m. au-dessus de la rive N. du fleuve), le *Cape Horn* (haut de 150 m.), les **Pillars of Hercules* (colonnes d'Hercule), porte grandiose par où passe le chemin de fer, et le *Rooster Rock* (dans le lit du fleuve). — 1801 M. *East Portland* et (1802 M.) *Albina;* la ligne franchit ensuite la *Willamette* (p. 450), large affluent du Columbia (p. 545). Beau coup d'œil au S., sur le Mt. Hood (p. 475) et St. Helens et au N., sur les Mts. Adams et Rainier.

1803 M. *Portland,* v. p. 545.

88. De Chicago à Kansas City.

A. Par l'Atchison, Topeka & Santa Fé Railroad.

458 M. Chemin de fer, en 12 h. 1/2 à 14 h. 1/2 (prix, $12.50; wagon-lit, $2.50; wagon d'observation, $1.25). Cette ligne forme une partie de la *route de Santa Fé,* de Chicago à la Californie (v. R. 91 *B*).

De *Chicago* (Dearborn Station) à (41 M.) *Joliet,* cette ligne suit presque exactement la R. 84 *C.* — 54 M. *Blodgett;* le train franchit le *Kankakee.* — 94 M. *Streator,* ville de 14 079 hab. et centre important de voies ferrées. — 100 M. *Ancona;* embranch. sur St. Louis (p. 366). — 134 M. *Chillicothe* (buffet); la ligne traverse l'*Illinois River* et croise le Rock Island Railroad. — 182 M. *Galesburg* (buffet), centre également important de voies ferrées (p. 464). — 229 M. *Dallas,* où la ligne atteint le *Mississipi,* qu'elle franchit à (236 M.) *East Fort Madison.*

237 M. **Fort Madison** (buffet; hôt.: *Anthes, Metropolitan,* $2), sur la rive dr. du Mississipi, dans l'*Iowa* (p. 341), est une ville industrielle de 9278 hab. — La ligne tourne au S.-O., franchit, près de (257 M.) *Dumas,* le *Des Moines River* et entre dans l'*Etat de Missouri* (p. 382). — 352 M. *Marceline* (buffet). — 416 M. *Lexington Junction* (p. 478); embranch. sur St. Joseph (p. 478) et Atchison (p. 487). La ligne franchit ensuite le *Missouri.* — 455 M. *Grand Avenue* (Kansas City).

458 M. **Kansas City** (222 m.; hôt.: *Coates,* $ $2^1/_2$ à 5, ch. dep. $ 1; **Midland,* $ $2^1/_2$ à 5, ch. $ 1 à $3^1/_2$; *Baltimore,* ch. $ $1^1/_2$ à 5; *Savoy,* $ $2^1/_2$ à $3^1/_2$, ch. $ 1 à $1^1/_2$; agent cons. de France, M. *E.-St. Brus*), ville de 163 752 hab., la deuxième de l'Etat de Missouri, est située sur la rive S. du Missouri, que traversent trois ponts, immédiatement au-dessous de l'embouchure du *Kansas River.* La ville, qui ne comptait en 1860 que 4418 hab., s'est développée depuis avec une rapidité extraordinaire et forme un centre manufacturier et com-

mercial fort important (valeur des produits en 1900, $ 36 527 392). On remarque entre autres édifices: le *palais de Justice,* la *chambre de Commerce*, la *douane*, le *Grand Central Depot* (gare), le *Winner Building* et plusieurs banques. Les parcs dits *Troast, Fairmount* et *Washington Park* ont les plus beaux jardins.

Sur l'autre rive du Missouri, à l'embouchure du Kansas River, se trouve **Kansas City** (hôt.: *Allmon*, *Armourdale*, *Metropolitan*, *Garmo Ho.*, $ 2), ville de 51 418 hab., la plus grande du Kansas et la seconde des Etats-Unis pour ses parcs à bétail et ses maisons d'exportation de viande (Armour, etc.;valeur des produits en 1900, $ 82 768 943).

De Kansas City à (507 M.) Fort Worth, à (517 M.) Dallas, à (834 M.) Houston et à (884 M.) Galveston, Missouri, Kansas & Texas Railway en 19 h. 3/4, 20 h., 34 h. et 36 h. Cette ligne traverse le Territoire Indien et forme une communication directe pour le Texas. Sa station terminus N. est *Hannibal* (p. 478); si l'on vient de St. Louis, on l'atteint à *Sedalia* (p. 480). — 160 M. *Chetopa;* le train entre dans le *Territoire Indien* (Indian Territory, p. 488). — 189 M. *Vinita;* 238 M. *Wagoner*. — 254 M. **Muskogee** *(Station Hotel)*, siège de l'agence du gouvernement pour les Cinq Nations (p. 488), d'une Université indienne et de plusieurs écoles d'Indiens. Au N.-E. se trouvent *Tahlequah* et *Okmulgee*, deux villes indiennes. — 316 M. *South McAlester* (buffet), ville de 3479 hab., point de jonction d'une ligne de Mephisto à Oklahoma (p. 488). — 360 M. *Atoka*, ville principale des Choktaws (p. 488) et point de jonction d'une ligne pour (14 M.) *Coalgate*, petite ville de mineurs (2614 hab.), et (133 M.) Oklahoma (p. 488). [De Coalgate, embranch. sur deux villes des Chickasaw: *Tishomingo* (Fisher Hotel) et *Ardmore*, avec 5681 hab.]. — 411 M. *Denison*, ville de 11 807 hab., centre important de voies ferrées, où le train entre dans le *Texas* (p. 549). La ligne s'y bifurque, à dr. sur (505 M.) *Fort Worth* (p. 555), à g. sur (517 M.) *Dallas*. Ce dernier embranch. se prolonge sur (834 M.) *Houston* (p. 552) et (884 M.) *Galveston* (p. 553).

B. Par le Chicago & Alton Railroad.

489 M. Chemin de fer, en 15 h. (prix du trajet comme à la R. 88 *A*). Wagon-restaurant.

De Chicago à (126 M.) *Bloomington,* v. p. 354. La ligne pour Kansas City se détache ici à dr. de celle pour St. Louis (R. 54 *B*). — 171 M. 1/2 *Mason City.* — 216 M. *Jacksonville* (189 m.; hôt: Dunlap Ho., Pacific, dep. $ 2), ville de 15 078 hab., avec deux collèges et plusieurs hospices. — 237 M. *Roodhouse;* embranch. à g. sur *Godfrey* (p. 354). — 243 M. *Drake;* le train franchit l'*Illinois River.* — 266 M. *Pleasant Hill;* le train traverse ensuite le *Mississipi,* qui forme la frontière entre l'Illinois et le Missouri (p. 382). — 302 M. *Vandalia.* — 326 M. *Mexico* (244 m.), embranch. sur *Jefferson City* (p. 480). Non loin de là, *Florida,* patrie de l'écrivain *Mark Twain* (p. 73). — 381 M. *Glasgow* (193 m.); le train franchit le *Missouri.* — 434 M. *Higginsville*; 487 M. *Grand Avenue* (p. 476).

489 M. *Kansas City,* v. p. 476.

C. Par le Wabash Railroad.

512 M. Chemin de fer, en 22 h. (prix du trajet comme à la R. 88 *A*). Wagon-restaurant.

De Chicago (départ de la Dearborn Station) à (173 M.) *Decatur,* où la ligne se détache à dr. de celle de *St. Louis*, v. la R. 54 *C*.

La station importante la plus proche est (213 M.) *Springfield* (p. 354). — 246 M. *Jacksonville* (p. 477). — 267 M. *Naples;* le train franchit l'*Illinois River.* — 301 M. *Kinderhook;* la ligne traverse le *Mississipi.* — 313 M. **Hannibal** (143 m.; hôt.: *Union Depot Hotel,* $2 à 2½, ch. dep. 50 c.; *Windsor, Kettering,* $2), dans le *Missouri,* ville de 12780 hab., port fluvial important et centre de voies ferrées (v. p. 382, 477), possède un commerce actif de tabac, de bois et de produits agricoles; fabriques en grand nombre. A env. 1 kil. ½ au S., la *Grotte d'Hannibal,* connue par le roman «Tom Sawyer» de Mark Twain. — 383 M. *Moberly* (268 m.; 8012 hab.), embranch. sur (57 M.) *Kirksville*, qui possède une école américaine d'ostéopathie (700 étudiants). — 422 M. *Brunswick* (192 m.). A g. coule le *Missouri.* — 446 M. *Carrollton;* 470 M. *Lexington Junction* (p. 476). La ligne côtoie la rive N. du Missouri et le franchit près de (510 M.) *Harlem.*

512 M. *Kansas City*, v. p. 476.

D. Par le Chicago, Rock Island & Pacific Railway.

517 M. Chemin de fer, en 15 h. ¾ (prix du trajet comme à la R. 88 *A*). Wagon-restaurant (repas à la carte).

De Chicago à (183 M.) *Davenport*, v. R. 84 *C.* La ligne se détache à g. de celle d'Omaha et tourne au S.-O. — 210 M. *Muscatine* (166 m.), sur la rive O. du *Mississipi*, v. p. 381. — 213 M. *Columbus Junction* (178 m.); le train franchit le *Red Cedar River;* 294 M. *Eldon,* où la ligne traverse le *Des Moines River.* — 378 M. *Lineville*, à la frontière de l'*Etat de Missouri* (p. 382). — 449 M. *Altamont,* embranch. sur *St. Joseph* (v. ci-dessous). — 463 M. *Cameron Junction;* notre ligne se détache à g. de celle pour *Leavenworth* (p. 482) et *Atchison* (p. 479). — 493 M. *Kearney* (194 m.); 517 M. *Harlem* (v. ci-dessus).

517 M. *Kansas City,* v. p. 476.

E. Par le Chicago Great Western Railway.

597 M. Chemin de fer, en 21 à 24 h. (prix comme à la R. 88 *A*). Wagon-restaur.

De Chicago à (240 M.) *Oelwein*, où notre ligne se détache à g. (S.) de celle pour Minneapolis et St. Paul v. R. 49 *F.* — 266 M. *Waterloo* (hôt.: Irving, dep. $2; Logan, $2¼ à 2½), point de jonction de l'Illinois Central R. R. (v. p. 341 et 465) et ville manufacturière de 12580 hab. — 314 M. *Marshalltown.* — 372 M. **Des Moines,** v. p. 464. — 421 M. *Afton Junction;* la ligne croise celle du Burlington & Quincy Railroad et entre dans l'*Etat de Missouri* (p. 382), au delà de (463 M.) *Blockton.* — 491 M. *Conception,* point de jonction d'une ligne pour *Omaha* (p. 462).

528 M. **St. Joseph** (hôt.: *Metropole,* $2½ à 4; *St. Charles,* $2 à 3), ville de 102979 hab. sur la rive E. du *Missouri,* est un centre important de voies ferrées; elle possède des fabriques et un commerce considérables (valeur des produits manufacturés en 1900,

$ 31 690 736), ainsi que des abattoirs et des parcs à bétail grandioses. Bel *hôtel de ville.* St. Joseph qui ne comptait que 8932 hab. en 1860 en avait 19 565 en 1870, 32 431 en 1880 et 52 324 en 1890. — La ligne descend ensuite le long de la rive E. du Missouri. — 548 M. *Dearborn,* embranch. sur *Atchison* (p. 478), sur l'autre rive du fleuve; 556 M. *Leavenworth* (p. 482).

597 M. *Kansas City.* v. p. 476.

F. Par le Chicago, Burlington & Quincy Railroad.

489 M. Chemin de fer, en 14 h. 3/4 (prix, etc., comme à la R. 88 *A*).

De Chicago à (163 M.) *Galesburg,* v. p. 464. Notre ligne se détache ici à g. de celle pour *Omaha* (R. 84 *D*) et tourne au S. — 192 M. *Bushnell;* 241 M. *Camp Point.*

263 M. **Quincy** (hôt.: *Newcomb,* $ 2 à 3 1/2; *Tremont Ho.,* $ 2 à 3), ville de 36 252 hab., avec un commerce actif et des fabriques (valeur des produits manufacturés en 1900, $ 9 234 988), est située sur la rive E. (escarpée) du *Mississipi,* que le train franchit ici.

267 M. *West Quincy,* sur la rive O. du Mississipi, dans l'*Etat de Missouri* (p. 382). — Le train court ensuite à l'O. sur les rails du *Hannibal & St. Joseph Railroad.* — 278 M. *Palmyra Junction,* embranch sur (15 M.) *Hannibal* (p. 478); 333 M. *Macon;* 393 M. *Chillicothe* (v. ci-dessous). — 434 M. *Cameron.* La ligne se bifurque: à dr. sur St. Joseph (p. 478), à g. sur Kansas City, par la route décrite p. 476.

489 M. *Kansas City,* v. p. 476.

G. Par le Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway.

498 M. Chemin de fer, en 14 h. 3/4 à 15 h. (prix comme à la R. 88 *A*).

De Chicago à (138 M.) *Savanna,* v. p. 461. Notre ligne se détache ici à g. de celle pour Omaha (R. 84 *A*). — 145 M. *Fulton;* 183 M. *Rock Island* (p. 464); 185 M. *Davenport* (p. 464); 210 M. *Muscatine* (p. 478). — 292 M. *Ottumwa* (p. 465); le train franchit le *Des Moines River.* — Au delà de (348 M.) *Sewal,* le train entre dans l'*Etat de Missouri* (p. 382). — 448 M. *Chillicothe* (v. ci-dessus). — 458 M. *Lawson,* embranch. sur St. Joseph (p. 478); 465 M. *Excelsior Springs* (hôt.: The Elms, $ 3).

498 M. *Kansas City,* v. p. 476.

89. De St. Louis à Kansas City et à Denver.

1041 M. Missouri Pacific Railway jusqu'à (283 M.) *Kansas City,* en 7 à 10 h. (prix, $ 7.50; wagon-lit, $ 2); de là à (1041 M.) *Denver,* en 27 h. (billet direct, $ 25.65; wagon-lit, $ 5.50).

De St. Louis à Kansas City, il y a aussi les lignes du *Wabash R. R.* (277 M.), du *Chicago & Alton R. R.* (323 M.) et du *Chicago, Burlington & Quincy R. R.* (337 M.); et de Kansas City à Denver, celles de l'*Atchison, Topeka & Santa Fé Railway* (752 M.), de l'*Union Pacific Railway* (639 M.; v. R. 91 *A*), *Chicago, Rock Island & Pacific Railway* (633 M.) et du *Chicago, Burlington & Quincy* R. R. (654 M.).

St. Louis, v. p. 366. — 45 M. *Labadie* (183 m.); le train atteint le *Missouri*, dont il suit la rive S. sur une longueur de 80 M. — 125 M. **Jefferson City** (191 m.; *buffet;* hôt.: *Madison Ho.*, $2 à 3; *Monroe Ho.*, $2), ville florissante de 9664 hab., est la capitale de l'*Etat de Missouri.* Le *Capitole* (State Capitol), construit de 1858 à 1860, a été agrandi de 1881 à 1888. — En amont de Jefferson City, la ligne quitte le Missouri. — 188 M. **Sedalia** (271 m.; hôt.: *Huckins*, $2 à 2 1/2; *The Elks,* dep. $2), ville manufacturière de 5231 hab. où la ligne pour Kansas City se bifurque: à g. notre ligne passant par Pleasant Hill (v. ci-dessous); à dr. une ligne par (56 M.) *Lexington* (224 M.), ville de 1075 hab., sur la rive S. du Missouri.

249 M. *Pleasant Hill*, où la voie se bifurque de nouveau: à dr. notre ligne passant par (273 M.) *Independence.*

L'embranch. de g. passe par *Fort Scott*, *Eldorado*, *Wichita* (p. 488) et *Geneseo* (572 M. de St. Louis), où il rejoint la ligne décrite ci-dessous.

283 M. **Kansas City,** v. p. 476.

Le train tourne au S. et entre dans le *Kansas* (p. 476) à (310 M.) *Newington.* — 344 M. *Ossawatomie* (buffet; 4191 hab.), avec un monument de John Brown (p. 307); la ligne tourne à dr. (O.). — 365 M. *Ottawa* (275 m.), ville de 6934 hab., fréquentée en été. — 379 M. *Lomax*, embranch. sur (39 M.) Topeka (p. 482). — 397 M. *Osage City* (328 m.; 2792 hab.); 435 M. *Council Grove* (378 m.; 2265 hab.). — 488 M. *Gypsum City* (buffet), d'où une ligne latérale mène à (17 M.) *Salina* (374 m.; 6074 hab.) et ramène à (42 M.) *Marquette* (v. ci-dessous).

515 M. *Marquette* (v. ci-dessus). — 550 M. *Geneseo;* notre ligne se soude à celle (v. ci-dessus) qui vient de Sedalia par Pleasant Hill et remonte ensuite dans le bassin de l'*Arkansas,* qui toutefois coule plus loin au S. — 584 M. *Hoisington;* les horloges ne sont plus réglées sur l'heure «centrale», mais sur l'heure des «montagnes» (v. p. XXXVI). — 641 M. *Brownell;* 707 M. *Scott City;* 756 M. *Horace.* — En deçà de (751 M.) *Towner*, le train entre dans l'*Etat de Colorado* (p. 399). — 791 M. *Brandon;* le train franchit le *Big Sandy Creek.* — 846 M. *Arlington;* 901 M. *Boone.*

923 M. **Pueblo,** v. p. 499. Le train court ensuite sur les rails du *Denver & Rio Grande Railroad* (v. R. 93 *A*).

1041 M. *Denver,* v. p. 482.

90. De St. Louis à Texarkana.

490 M. St. Louis, Iron Mountain & Southern Railway, en 16 à 22 h. (prix, $ 14.80; wagon-lit, $ 3.50). Wagons directs pour *Arkansas Hot Springs*, *Fort Worth*, *San Antonio*, *Laredo*, *Dallas*, *Houston*, *Galveston* et *El Paso* (pour *Los Angeles* et *San Francisco*, sur la ligne du Texas & Pacific Railway).

St. Louis, v. p. 366. — Le train court au S. sur la rive O. du *Mississipi* jusqu'à (26 M.) *Riverside,* quitte ensuite le fleuve et traverse au S.-O. le grand district minier du Missouri oriental. — 61 M. *Mineral Point* (262 m.); embranch. sur (4 M.) *Potosi*, avec des mines

de plomb d'un bon rendement. — 75 M. ***Bismarck*** (312 m.; buffet), où la ligne se bifurque: le bras g. mène à *Columbus* (Kentucky; p. 382), tandis que la ligne pour le Texas continue au S. A env. 6 M. plus loin, à g., se voit le fameux **Iron Mt.** (327 m.), colline de porphyre irrégulière, traversée de filons miniers en grand nombre et divisée en deux moitiés par une masse de fer spéculaire semblable à une gangue et épaisse de 10 m., qui renferme près de 70 % de fer pur. La quantité de minerai extraite jusqu'à ce jour de cette montagne dépasse 5 millions de tonnes.

Le *Pilot Knob* (310 m.), visible du même côté (6 M. plus loin), renferme également de riches gisements de minerai de fer. — 88 M. *Ironton* (277 m.), où l'on travaille l'excellent aimant naturel exempt de soufre et de phosphore du *Shepherd Mt.* Puis le train traverse la jolie *vallée d'Arcadia* et franchit les *Ozark Mts.* — 166 M. *Poplar Bluff*; embranch. sur (71 M.) *Bird's Point*, en face de *Cairo* (p. 379). — Au delà de (181 M.) *Neelyville* (93 m.), le train entre dans l'*Arkansas* (pron. «ârkennsô»; le «Bear State» ou l'«Etat des Ours»). — 198 M. *Knobel* (82 m.); la ligne directe pour Memphis (p. 379) se détache à g. — 224 M. *Walnut Ridge* (buffet). — 262 M. *Newport* (70 m.); le train traverse le *White River*. — 288 M. *Bald Knob*, embranch. sur (94 M.) *Memphis* (p. 379).

345 M. **Little Rock** (79 m.; *buffet*; hôt.: *Capitol*, \$ 2½ à 4; *Pratt*, *Gleason*, dep. \$ 2½), ville de 38307 hab., la plus grande de l'*Arkansas* (v. ci-dessus), dont elle est la capitale bien située sur la rive dr. du large *Arkansas River*, est un centre important de voies ferrées et se livre, par terre et par eau, à un commerce considérable de coton et de produits agricoles. Les rues sont en plusieurs endroits plantées de beaux magnoliers. On remarque entre autres édifices publics: le *State House*, l'*U. S. Court House*, le *County Court House*, l'*asile des Aliénés*, l'*Institut des Sourds-Muets* et l'*Institut des Aveugles*, la *poste*, la *chambre de Commerce*, la *Little Rock University* et le *Medical Department of Arkansas Industrial University*.

388 M. **Malvern** (85 m.; hôt.: *Commercial*, \$ 2) est le point de jonction d'un embranchement sur les (25 M.) *Hot Springs*.

Hot Springs, Arkansas (130 m.; hôt.: *Arlington*, dep. \$ 3; *Eastman*, dep. \$ 3; *Park*, \$ 3 à 6; *Majestic*, dep. \$ 3; *Waverly*, \$ 2 à 3½; *Great Northern*, \$ 3; *Waukesha*, \$ 2½ à 3½; *Imperial*, \$ 2, recommandé), ville de 9973 hab., une des stations climatiques les plus fréquentées des Etats-Unis, est située dans une gorge étroite entre le *Hot Springs Mt.* et le *West Mt.*, au pied d'une ramification des *Monts d'Ozark*. La large rue principale est bordée d'un côté par des hôtels et des magasins, et de l'autre par une série de beaux établissements de bains (15 à 50 c. le bain). Les *sources thermales* (env. 70) jaillissent sur le versant O. du Hot Springs Mt. et livrent chaque jour env. 500000 gallons d'eau limpide, sans goût ni odeur; leur température oscille entre 24° et 70° C. On emploie l'eau sous forme de bains et de boisson et elle est efficace dans les cas de rhumatismes, névroses, maladies de la peau, etc. Elle renferme un peu de silice et de carbonate de chaux, toutefois on attribue surtout son efficacité à sa chaleur naturelle et à sa pureté. Le terrain sur lequel jaillissent les sources

appartient au gouvernement des Etats-Unis, qui y a construit un grand *hôpital de l'Armée et de la Marine*. De Hot Springs, on peut faire un grand nombre de jolies excursions, par ex.: dans la vallée de l'*Ouichita*, à la *ferme des Autruches*, à la *Gulpha Gorge*, au *Hell's Half Acre*, au *Happy Hollow*, au *Ball Bayou*, au *Crystal Mt.* et au *Whittington's Peak*. Il y a dans le voisinage beaucoup d'autres sources minérales, entre autres *Gillen's White Sulphur Springs*, *Potash Sulphur Springs* et *Mountain Valley Springs*, toutes avec des hôtels.

409 M. *Daleville;* 426 M. *Gurdon;* 457 M. *Hope* (110 m.).

490 M. **Texarkana** (90 m.; hôt.: *Cosmopolitan*, ch. $ 1; *Randolph*, dep. $ 2), ville de 4919 hab., sur la frontière du Texas et de l'Arkansas, est un centre important de voies ferrées, d'où l'on va facilement à tous les points importants du Texas (v. p. 554).

91. De Kansas City à San Francisco.

A. Par l'Union Pacific Railway.

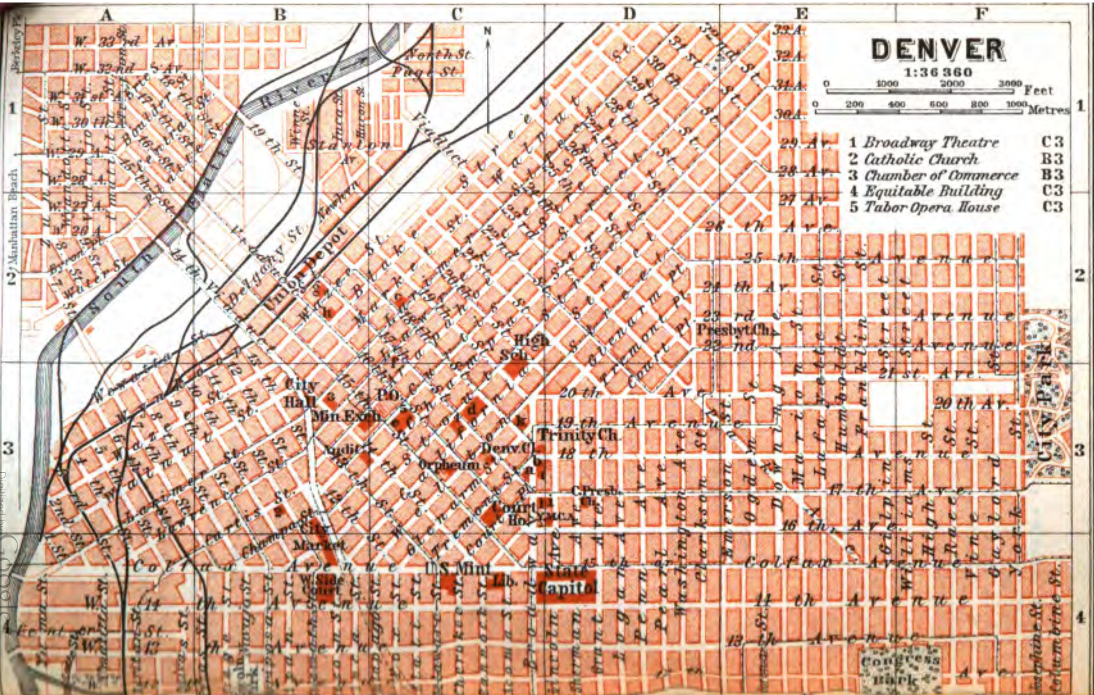
2014 M. Chemin de fer, en 72 h. 1/2 (prix, $ 50; wagon-lit, $ 10.50); changement de voit. à Denver ou à Cheyenne; wagons-restaur. dans les trains directs.

Kansas City, v. p. 376. La ligne se dirige à l'O. et remonte le *Kansas River* (vue à g.). — 39 M. **Lawrence** (232 m.; *Eldridge Ho.*, $ 2 1/2), petite ville de 10862 hab., sur les deux rives du Kansas River, possède un commerce actif, l'*Université de l'Etat* (1300 étudiants) et le *Haskell Institute*, maison d'éducation pour les Indiens.

Embranchement au N.-O. sur (34 M.) **Leavenworth** (pron. levv'n-ouœrth; 228 m.; hôt.: *New Planters*, $ 2 1/2; *Imperial*, ch. dep. $ 1), ville de 20735 hab., centre manufacturier et commercial, sur la rive O. du *Missouri*. On y a érigé en 1889 une statue colossale en bronze du général *Ulysse S. Grant* (v. p. 57). Au N., le *Fort Leavenworth*, poste militaire important.

La ligne traverse ensuite les vastes plaines du Kansas, avec leurs grandes fermes et leur important élevage de bétail. — 67 M. **Topeka** (pron. topîka; 250 m.; *buffet;* hôt.: *Throop*, *Copeland*, $ 2 à 3; *National*, $ 2), ville florissante de 33608 hab., capitale du Kansas, avec de grandes fabriques (valeur des produits en 1900, $ 9 997 605) et un important commerce, est également à cheval sur le Kansas River. On remarque entre autres édifices: le grand *Capitole* (State Capitol), la *poste* et la *douane* (Post Office & Custom House), l'école dite *Reform School*, la *bibliothèque publique* (25 000 vol.), l'église dite *Grace Church Cathedral*, le *Washburn College* et le *Bethany College*. A 3 kil. env. de la ville, un asile d'Aliénés de l'Etat. — De Topeka à *Atchison*, v. p. 487.

104 M. *Wamego* (284 m.). Le train franchit ensuite le *Big Blue River*. — 119 M. *Manhattan* (293 m.), avec l'institut agricole pour le Kansas. — 135 M. *Fort Riley*, poste militaire avec une école militaire fréquentée, au confluent du *Republican River* et du *Smoky Hill River*, dont la réunion forme le Kansas. L'*Ogden Monument* désigne le centre géographique des Etats-Unis (à l'exclusion d'Alaska). Puis le train traverse le *Republican River*. — 139 M. *Junction City* (311 m.); embranch. sur *Clay Centre*, *Belleville*, etc.


DENVER
1:36 360
0 1000 2000 3000 Feet
0 200 400 600 800 1000 Metres
1 Broadway Theatre C3
2 Catholic Church B3
3 Chamber of Commerce B3
4 Equitable Building C3
5 Tabor Opera House C3
A
B
C
D
E
F
1
2
3
4
N
City Park
Congress Park
Union Depot
Viaduct
South Platte River
Presbyt.Ch.
High Sch.
City Hall
Min.Exch.
P.O.
Trinity Ch.
Denv.Cl.
Orpheum
Audit.
C.Presb.
Court Ho.
Y.M.C.A.
City Market
U.S.Mint
Lib.
State Capitol
W.Side Court
Colfax Avenue
14 th Avenue
13 th Avenue
16 th Ave.
17 th Ave.
18 th Avenue
19 th Avenue
20 th Ave.
21 st Ave.
23 rd Avenue
22 nd Avenue
25 th Avenue
26 th Ave.
24 th Av.
Berkeley Pl.
Manhattan Beach
North St.
Page St.
Digitized by Google

Le train court ensuite sur la rive g. du *Smoky Hill River.* — 163 M. *Abilene* (334 m.; buffet), où il y a de grands champs de froment. — 186 M. *Salina* (p. 480); la ligne traverse le Smoky Hill River. — 223 M. *Ellsworth* (448 m.). — 289 M. *Hays*, avec le *Fort Hays.* — 303 M. *Ellis* (627 m.; buffet); de là, les horloges sont réglées sur l'heure des «montagnes» (v. p. XXXVI). — 377 M. *Oakley* (909 m.); 420 M. *Wallace* (1001 m.; buffet). La ligne entre ensuite dans un pays de prairies, dont la fétuque (p. 444) fournit en été et en hiver un excellent fourrage à des millions de têtes de bétail. — En deçà de (452 M.) *Arapahoe*, le train franchit la frontière du *Colorado* (l'«Etat d'argent»). — 462 M. *Cheyenne Wells* (1299 m.; buffet). — 472 M. *First View*, où l'on aperçoit pour la première fois les Montagnes Rocheuses éloignées encore de 270 kil. A l'O. se montre le *Pike's Peak* (p. 498). — 487 M. *Kit Carson* (1304 m.); puis la ligne remonte au N.-O. le *Big Sandy Creek.* — 535 M. *Hugo* (1533 m.), sur le bras central du *Republican River.* — 550 M. *Limon* (p. 466): notre ligne croise celle du Rock Island Railway et atteint, près de (533 M.) *Cedar Point* (1737 m.), son point culminant à l'E. des Montagnes Rocheuses. — 618 M. *Watkins* (1682 m.).

639 M. **Denver.** — Hôtels: **Brown Palace* (pl. a; C3), ch. dep. $1 1/2; *Métropole* (pl. b; CD3), dep. $3, ch. dep. $1; *Oxford* (pl. g; B2); ch. $1 à 2; *Adams* (pl. k; C3), $3, ch. dep. $1 1/2; *Albany* (pl. d; C3), dep. $2 1/2, ch. dep. $1; *American Ho.* (pl. h; B2), $2, ch. $1; *Windsor* (pl. c; C2), $2, recommandé; *Graymont*, ch. $1 à 2; *St. James* (pl. e; C3), $2 à 3 1/2, ch. $1 à 1 1/2; *New Markham*, ch. dep. $1. — Restaurants: dans les hôtels Brown Palace, Oxford et autres à l'européenne.

Poste, v. p. 484. — Tramways électr. dans les rues principales.

Consulats: de France, M. le Dr *A. Bourquin*, agent cons., 14th Str., 620; de Belgique, M. *J. Mignolet*, South 16th Str., 223; d'Italie, M. le Dr *G. Cuneo;* de Suisse, M. *P. Weiss*, vice-cons., Curtis Str., 1603.

Les «Seeing Denver Observation Cars» (v. p. 15), partant t. l. jours du Brown Palace Hotel, font plusieurs tours (25 c. chaque) dans la ville: ceux de la «Scenic Route» et de la «Residence Section».

Denver (1607 m.), la «Reine des Plaines», la capitale et la plus grande ville du Colorado, est située sur la rive dr. de la *South Platte,* à env. 19 kil. du pied E. des Montagnes Rocheuses, sur lesquelles elle offre une vue superbe. Elle a été fondée en 1858 par des chercheurs d'or, et c'est un exemple frappant de la rapidité phénoménale du développement des villes de l'Ouest; la population, qui comptait 4759 hab. en 1870 et 35 629 hab. en 1880, s'élevait en 1890 à 106 713 hab. et en 1900 à 133 859 hab. Il y a beaucoup de grands et beaux édifices publics, tandis que les hôtels privés et les jardins y sont souvent pleins de goût. La ville doit sa prospérité à sa situation au milieu d'un riche district minier; elle est d'ailleurs le centre d'un vaste réseau de voies ferrées (p. 484/487). La valeur de ses produits manufacturiers (coton, laines, farine, machines, sucre, voitures, etc.) s'élevait en 1900 à 41 millions de doll.

De l'*Union Depot* (pl. B2) à l'extrémité N.-O. de *Seventeenth Street,* rue très animée, des tramways rayonnent dans tous les sens. On fera bien de monter, par 17th Str. et la 17th Av. (tramway

[illegible]), au City Park (pl. F2-3; superficie, 128 hect.), où se trouve un *musée* avec une collection de la faune du Colorado. Puis on traversera le parc jusqu'à la 15th ou Colfax Av. (pl. A-F4), par laquelle on reviendra. En sortant on passe au nouvel *Equitable Building* (pl. 4, C3), dont le toit offre un superbe *panorama.

A l'O., les **Montagnes Rocheuses** (*Rocky Mountains*) forment une chaîne ininterrompue d'env. 270 kil., d'au delà du *Long's Peak* (p. 485) au N. jusqu'au *Pike's Peak* (p. 496) au S. Parmi les sommets situés entre ces deux pics, on remarque surtout le *Gray's Peak* (p. 485), le *Torrey's Peak* (p. 485) et le *Mt. Evans* (4270 m.). Aux pieds du voyageur, la ville avec le nouveau Capitole et le beau quartier des villas à l'E., sur le Capitol Hill.

Au coin des 17th et Glenarm Strs., le **Denver Club* (pl. C3) et au coin de la Sherman Av., l'*University Club* à dr. et l'église dite *Central Presbyterian Church* (à g.; pl. D3). — On revient par la Colfax (ou 15th) Av. et l'on passe au Capitole (*State Capitol*; pl. D4; frais de construction, $2500000). Le *palais de Justice* (County Court House; pl. C3) occupe le «bloc» compris entre la Court Place et les 15th, 16th et Tremont Strs. (il y a un tribunal spécial ou *Children's Court* pour les criminels précoces, v. p. 45). — La *poste* (pl. P.O., C3) et la *douane*, 16th Str., sont aussi dans un édifice imposant. — On visitera avec intérêt l'hôtel de la monnaie dit *U. S. Mint* (pl. C4), au coin de la Colfax Av. et d'Evans Str.

On remarque, en outre, parmi les édifices publics: l'**école supérieure* (High School; pl. C2; Stout Str., entre 19th Str. et 20th Str.), l'*hôtel de ville* (City Hall; pl. B3), au coin des 14th et Larimer Strs.), la *bourse des Mines* (Mining Exchange; pl. BC3), au coin des 14th et Arapahoe Strs.), la *Chambre de Commerce* (pl. 3, B3, avec une bibliothèque), le *Baptist College* (Montclair), le *Tabor Opera House Block* (pl. 5, C3), le *Broadway Theatre* (pl. 1, CD3), le *Bijou Theatre* (Curtis Str.), le *Denver Athletic Club*, l'église dite *Trinity Church* (pl. CD3), la *Westminster University of Colorado* et le *collège des Jésuites du Sacré-Cœur* (Sacred Heart; College Av., au coin de la Homer Av.). Sur le Capitol Hill (au delà de pl. F3) se dressent, au milieu de belles maisons, la *St. Mary's Cathedral* (cathol.) et la *St. John's Cathedral* (protestante-épiscopale). — Le *musée des Beaux-Arts*, à Montclair (v. ci-dessous), renferme une collection de tableaux et d'autres objets d'art.

On recommande aussi la visite d'une des grandes fonderies de Denver, par ex.: la *Boston & Colorado* (à Argo; p. 485) ou bien l'*American Smelting & Refining Co.*, toutes deux au N. de la ville. La valeur du métal fondu ici s'élève annuellement à env. 10 millions de doll.

Pour avoir une bonne idée générale des environs et des faubourgs de Denver, on va de l'extrémité du funiculaire de la 17th Av., en tramway électrique, à l'E. à *Aurora*, par Capitol Hill (v. ci-dessus) et *Montclair* (v. ci-dessus). — L'*Elitch's Zoological Garden* (entrée, 25 c.), le *Berkeley Lake* et *Park*, et la *Manhattan Beach* méritent aussi d'être vus (tramway électr. ou funiculaire).

Denver est un centre de belles excursions en grand nombre. V. aussi p. 497 (Colorado Springs), p. 496 (Denver & Rio Grande R. R.) et p. 480.

De Denver à Golden, à Central City et à Silver Plume, 54 M.

Colorado & Southern Railway, en 4 h. Wagons d'observation. — Au delà d'*Argo* (3 M.; 1590 m.; v. p. 484) et d'*Argo Junction* (3 M.), on a un bon coup d'œil en arrière sur Denver, avec le Pike's Peak (p. 498) au loin. A dr. coule la *Platte*, à g. s'élèvent les Montagnes Rocheuses. La ligne descend dans la vallée du *Clear Creek* et tourne à l'O. à (8 M.) *Arvada*. — 16 M. **Golden** (1725 m.; hôt.: *Avenue*, *Crawford*, $ 2), petite ville minière (2152 hab.), au pied des *Table Mts.* — Le train remonte ensuite le **Clear Creek Cañon*, gorge pittoresque, dont les parois de rocher s'élèvent à une hauteur de 300 m. 24 M. *Elk Creek*. — 29 M. *Fork's Creek* (2098 m.; buffet), au confluent des bras N. et S. du Clear Creek, est le point de jonction pour *Central City* (v. ci-dessous). — La ligne pour Silver Plume suit le bras S. du Clear. — 37 M. **Idaho Springs** (2300 m.; hôt.: *Beebe*, $ 2½; *Portland*, $ 2½), au milieu d'un district riche en mines d'or et d'argent, est fréquentée pour ses sources thermales et froides d'eaux minérales (grand établissement de bains). Excursion intéressante aux **Chicago Lakes* (3350 m.). — Le train descend ensuite toujours à pic entre de hautes montagnes.

50 M. **Georgetown** (2585 m.; *Hôt. de Paris*, dep. $3), petite ville de 1418 hab., avec des mines d'argent, est fréquentée aussi en été pour son air pur et ses beaux environs. Excursions: au (5 kil.) *Green Lake* (3160 m.; Hotel), au (6 kil.) *Clear Lake*, au (10 kil.) *Elk Lake*, etc. Voitures (coaches) à quatre chev., 3 fois par sem., de Georgetown, au N., par le col dit **Berthoud Pass*, au (56 M.) *Grand Lake* (Hotels, $ 2 à 2½) et à (57 M.) *Hot Sulphur Springs* (The Willows, $ 3; Kinney Ho., $ 2), dans le **Middle Park**, un des grands parcs naturels du Colorado (v. p. 451), qui a une altitude moyenne d'env. 2300 m. et comprend un territoire de 8000 kil. car. Les bains de Hot Sulphur Springs sont efficaces contre les rhumatismes, la névralgie et les maladies de la peau.

Au-dessus de Georgetown, la ligne traverse le *Devil's Gate* (porte du Diable) et gravit la montagne au moyen du fameux **Loop* (lacet), où elle retourne en arrière par un coude violent et repasse sur un pont élevé au-dessus du tronçon qu'elle vient de décrire. Plus loin, encore deux autres lacets semblables. — 54 M. *Silver Plume* (2798 m.; Windsor Hotel, $ 2), station terminus de la ligne, est située au pied du **Gray's Peak** (4371 m.), un des plus hauts sommets des Rocheuses, qui se gravit d'ici (en 4 h. à 5 h. à cheval). La *vue s'étend, quand le temps est clair, jusqu'au Long's Peak (v. ci-dessous) et au Pike's Peak (p. 498). On fait aussi parfois l'ascension du *Torrey's Peak* (4372 m.) qui se dresse à côté.

[La ligne de Fork's Creek à Central City (v. p. 484; 11 M. en 55 min.) remonte le *Clear Creek* septentrional, en passant à des mines de quartz aurifère en grand nombre. 7 M. *Black Hawk* (2450 m.); le train gravit ensuite une pente rapide en décrivant de grandes courbes. — 11 M. **Central City** (2590 m.; *Teller*, $ 2 à 3), petite ville de mineurs (3114 hab.). Le **James Peak* (4050 m.), offre une vue superbe. Jolie excursion, à pied ou à cheval, à (10 kil.) *Idaho Springs* (v. ci-dessus), par *Bellevue Hill* (beau coup d'œil sur la Front Range).]

De Denver à Boulder et à Fort Collins, 74 M., *Colorado & Southern Railway* en 4 h. — 3 M. *Argo Junction* (v. ci-dessus), d'où la ligne mène au N. à (30 M.) **Boulder** (pron. bôld'r; 1627 m.; hôt.: *St. Julian*, *Bowen*, $ 2), petite ville de mineurs avec l'*Université du Colorado* (894 étudiants), à l'embouchure du **Boulder Cañon*, qu'on peut visiter en voiture (jusqu'aux *chutes*, 14 kil.; aller et retour, $ 5). Embranch. au N.-O. sur (13 M.) *Sunset* (2347 m.). — De Boulder la ligne monte à (44 M.) *Longmont* (1505 m.) et à (61 M.) *Loveland* (1516 m.; hôt.: Loveland Ho., Bushnell, $ 2). Un omnibus (stage-coach) conduit de là à (24 M.) **Estes Park** (2077 m.; *Estes Park Hotel*, $ 2 à 2½; *Elkhorn Lodge*, $ 2 à 3), petit parc naturel (p. 468). [Estes Park se visite le mieux de Denver par le Burlington & Missouri River Railroad jusqu'à *Longmont* (v. ci-dessus) et à (48 M.) *Lyons*, d'où des omnibus (stages) mènent aux hôtels (20 M.)]. **Long's Peak** (4350 m.; *Long's Peak Ho.*, $ 2), du côté S. du parc, se gravit de l'Estes Park Hotel en 4 h. à 6 h. (pénible; seulement avec un guide); *vue sur une grande partie des Rocheuses. Pour les autres courses de montagnes dans le territoire de l'Estes Park, v. le livre: «Mountaineering in Colorado», par F. H. Chapin. — De Loveland la ligne continue sur (74 M.) *Fort Collins* (1515 m.; belles vues),

d'où il y a un train en correspondance pour (25 M.) Greeley (p. 487), ainsi que pour *Colorado Junction*.

De Denver à Leadville, 151 M., *Colorado & Southern Railway*, en 9 h. 1/4. — La ligne tourne au S. et franchit la *Platte*. — 8 M. *Sheridan Junction* (1612 m.), avec le *Fort Logan*. 12 M. plus loin, le train s'engage dans le **Platte Cañon* (1674 m.) et commence à monter rapidement. — 29 M. *South Platte* (1856 m.); 32 M. *Dome Rock* (1890 m.); 42 M. *Pine Grove* (2056 m.). La gorge se rétréeit. — 52 M. *Estabrook* (2303 m.), fréquenté en été; 69 M. *Webster* (2739 m.). Avant d'atteindre la hauteur de (76 M.) *Kenosha* (3041 m.) la ligne décrit une immense courbe. A la descente, belle vue sur le *South Park* (v. ci-dessous). — 88 M. *Como* (2981 m.; buffet); la ligne pour Gunnison (v. ci-dessous) se détache à g. La ligne pour Leadville remonte ensuite à pic, en passant à plusieurs lavoirs d'or abandonnés. 94 M. *Halfway* (3212 m.). — A (99 M.) *Boreas* (3498 m.), à la hauteur du col dit **Breckenridge Pass**, la voie atteint son point culminant sur la ligne de faîte continentale des Rocheuses. Puis elle redescend à pic en décrivant beaucoup de lacets. — 110 M. *Breckenridge* (2974 m.; Denver Hotel, $3), sur le *Blue River*. A l'O. et au S.-O. s'élèvent les *Mts. Fletcher* (v. ci-dessous), *Quandary*, *Buckskin* et d'autres cimes; au N. le Gray's Peak, le Torrey's Peak (p. 485) et le *Mt. Powell*. Le long de tout ce tronçon, il y a des mines d'or en exploitation. — De Breckenridge la ligne descend au N. le long du Blue River. — 116 M. *Dickey* (2739 m.); embranch. sur (7 M.) *Keystone*. La ligne tourne ensuite à g. et traverse le *Ten Mile Cañon*. — 135 M. *Robinson* (3300 m.), dans un riche district minier. A g. s'élève le *Mt. Fletcher* (4351 m.). Au N.-O., le fameux **Mt. of the Holy Cross** (*Mt. de la Ste-Croix;* 4323 m.), nom qu'il doit à deux couloirs pleins de neige, qui se coupent à angles droits, de sorte qu'ils forment une croix (on la voit le mieux de la route pour Robinson à l'O.). — 137 M. *Climax* (3443 m.); la ligne atteint la croupe du **Fremont's Pass** et redescend ensuite sur (145 M.) *Bird's Eye* (3244 m.) et (151 M.) *Leadville* (v. p. 505). — De Denver à Leadville, par les Denver & Rio Grande et Colorado Midland R. R., v. p. 502, 505.

De Denver à Gunnison et à Baldwin, 219 M., *Colorado & Southern Railroad* en 20 h. — Jusqu'à (88 M.) *Como*, v. ci-dessus. Le train court ensuite au S.-O. par le *South Park* (v. ci-dessous), le long des ramifications rocheuses des montagnes plus élevées. — 105 M. *Garos* (2797 m.); embranch. sur (10 M.) *Fairplay* (3015 m.) et (16 m.) *Alma* (3120 m.), tous deux presque au centre du South Park. — La vallée s'élargit. 114 M. *Platte River* (2725 m.). A (119 M.) *Bath* ou *Hill Top* (2885 m.), la vue s'ouvre sur la *Sawatch* ou *Saguache Range*, qui sépare le district de Gunnison et San Juan de la vallée de l'Arkansas et dont le point culminant est le *Blanca Peak* (p. 500), la cime la plus élevée des Rocheuses. — 127 M. *Mc Gee's* (2638 m.). — 133 M. *Schwanders* (2383 m.); embranch. sur (4 M.) *Buena Vista* (2423 m.). A env. 13 à 16 kil. à l'O. de Buena Vista s'élèvent les trois «Collegiate Peaks» de la chaîne de Saguache: les *Mts. Yale* (4325 m.), *Princeton* (4327 m.) et *Harvard* (4384 m.). A leur pied (à 6 M. de Buena Vista; omnibus), les *Cottonwood Hot Springs*. — La ligne croise le Denver & Rio Grande Railroad (R. 93 *A*). — 142 M. *Mt. Princeton Hot Springs* (2492 m.; hôtel, recommandé). — 153 M. *St. Elmo* (3062 m.). A 6 M. au delà de (156 M.) *Romley* (3356 m.), la ligne s'engage dans l'***Alpine Tunnel** (3538 m.), long de 540 m. et l'un des tunnels les plus élevés du monde, au milieu duquel le train franchit la grande ligne faîtière (v. ci-dessus) et commence à descendre vers le Pacifique. Au sortir du tunnel, la *vue embrasse les *San Juan Mts.* (150 M. au S.-O.), la chaîne dite *Uncompaghre Range* (p. 504), la vallée du *Gunnison*, les *Elk Mts.* (à dr.), et au premier plan, le *Mt. Gothic* et la *Crested Butte*. Le train descend très rapidement sur une étroite arête de rocher, avec des parois à pic d'un côté et l'abîme de l'autre. — 175 M. *Pitkin* (2800 m.); 190 M. *Parlin's* (2412 m.). — 202 M. *Gunnison* (2333 m.), où notre ligne rejoint le Denver & Rio Grande Railroad (v. p. 503). — 219 M. *Baldwin*.

Le ***South Park** (v. ci-dessus), séparé du Middle Park (p. 485) par une haute chaîne de montagnes, a une superficie de 5000 kil. car. avec une

altitude moyenne de 2740 m. Son climat est plus doux que celui des parcs du N. et les chemins de fer le rendent plus accessible. De *Fairplay* (p. 486), on peut entreprendre des excursions en grand nombre, surtout l'ascension fort intéressante du ***Mt. Lincoln** (4360 m.; 5 h.; route carrossable presque jusqu'au sommet), avec une vue grandiose. — Les **Twin Lakes* (2846 m.), beaux lacs au pied E. de la Saguache Range, se visitent le mieux de *Granite* (p. 502).

Le tour circulaire dit «Around the Circle» ou «1000 Miles through the Rocky Mts.» (1000 milles dans les Rocheuses), arrangé par le Denver & Rio Grande R. R. (prix du trajet, $28; billets valables pour 60 jours), est une des plus belles excursions de Denver. Sur cette route, on croise deux fois la grande ligne faîtière, on traverse quatre Cañons admirables, on franchit quatre cols (dont l'un en voiture), et on atteint une hauteur de 3350 m. Le tour peut se faire en 4 jours, en couchant à Durango, à Silverton et à Ouray; toutefois il vaut mieux lui consacrer plus de temps et entreprendre quelques excursions secondaires. Les différentes parties de ce tour se trouvent, dans ce manuel, à leurs places respectives: de Denver à *Colorado Springs*, à *Pueblo* et à (170 M.) *Cuchara Junction*, v. R. 93 *A*; de Cuchara Junction à *Durango*, à *Silverton* et à (345 M.) *Red Mountain*, v. p. 499/501; de Red Mountain à *Ouray* (omnibus), v. p. 501; d'Ouray à *Montrose* et retour à (353 M.) *Denver*, v. p. 501, 503/496.

De Denver à La Junta, 181 M., ligne de l'*Atchison, Topeka & Santa Fé R. R.*, en 6 à 7 h. Wagons directs, sur cette route, pour Kansas City, Chicago et différents points de la Californie et du Mexique. — De Denver à (117 M.) *Pueblo*, cette ligne court parallèlement au Denver & Rio Grande Railroad (v. R. 93 *A*) et passe aux mêmes stations. Au delà de Pueblo, elle se détache au S.-E. — 181 M. *La Junta*, v. p. 488.

Passé Denver, la ligne pour San Francisco fait un violent coude à dr. (N.) et longe la *South Platte,* avec de belles échappées à g. (O.) sur les Montagnes Rocheuses éloignées de 50 à 65 kil. — 658 M. *Brighton* (1616 m.); embranch. sur Boulder (p. 485). — 686 M. *La Salle* (1423 m.), point de jonction d'une ligne pour *Julesburg* (p. 466); 691 M. *Greeley* (1414 m.; Oasis Hotel, dep. $2), petite ville industrielle de 3023 hab., sur le *Cache-la-Poudre River* (pour *Fort Collins,* v. p. 485). Tout le long de la voie, on cultive des quantités considérables de luzerne falciforme (p. 448) et d'autres végétaux, sur un terrain qui serait absolument stérile sans l'irrigation.

746 M. *Cheyenne,* et de là à

2014 M. *San Francisco,* v. p. 467/473.

B. Par l'Atchison, Topeka & Santa Fé Railway.

2118 M. Chemin de fer en 63 h. (prix, $50; wagon-lit, $11.50). Wagons directs de Chicago à (2576 M.) San Francisco en 75 h. (prix, $62.50; wagon-lit, $14; wagon d'observation, $7). — La ligne traverse un pays stérile en majeure partie, toutefois elle passe à quelques points très intéressants et l'admirable ***Grand Cañon du Colorado* se visite le mieux de *Williams* (p. 491), située sur cette ligne.

Kansas City, v. p. 476. Le train court à l'O., longe la rive S. du *Kansas River* et monte peu à peu. — 14 M. *Holliday* (232 m.), point de jonction pour Leavenworth (p. 482). — 40 M. *Lawrence* (p. 482). — 67 M. **Topeka** (270 m.; p. 482); embranch. sur *Atchison* (p. 482). — La ligne traverse ensuite un district agricole prospère, avec de petites villes en grand nombre. — 93 M. *Burlingame* (307 m.); 185 M. *Peabody* (412 m.). — 201 M. *Newton* (439 m.; Arcade Hotel)

est le centre d'une colonie de Mennonites allemands et russes (env. 100000).

De Newton à Galveston, 750 M., *Atchison, Topeka & Santa Fé Railway* en 50 h. — Stations importantes: 27 M. *Wichita* (24671 hab.; Carey Hotel, $2 à 3); 43 M. *Mulvane;* 65 M. *Winfield* (5554 hab.); 79 M. *Arkansas City* (307 m.; buffet), ville de 6140 hab. Le train franchit l'*Arkansas River* et entre dans le **Territoire d'Oklahoma,** qui formait autrefois une partie du Territoire Indien (v. ci-dessous), mais qui fut acheté en 1889 aux Creeks et aux Séminoles par les Etats-Unis pour l'ouvrir à la colonisation. Son surnom de «Boomers' Paradise» (Paradis des Spéculateurs) rappelle l'énorme affluence de colons à cette époque. Le territoire comprend 101080 kil. car et avait 398331 hab. (dont 11945 Indiens) en 1900. L'agriculture (maïs, froment, etc.) et l'élève du bétail y sont importants. 92 M. *Newkirk.* — 104 M. *Ponca City* (hôtel), dans le territoire des Indiens Ponca. — 168 M. **Guthrie** (284 m.; *hôtels*), capitale de l'Oklahoma, fondée en 1889, sur le *Cimarron River*, est une petite ville active de 10006 hab. — 199 M. **Oklahoma** (*Lee*, dep. $$2^1/_2$), ville de 10037 hab.; embranch. au S.-E. sur *Shawnee*, avec d'intéressants wigwams en écorce des Indiens Kickapoo. — En deçà de (232 M.) *Purcell*, la ligne franchit le *Canadian River* et entre dans le **Territoire Indien** *(Indian Territory)*, mesurant 81320 kil. car. et réservé aux Indiens de l'E. du Mississipi, mais qui est auj. habité aussi par beaucoup de blancs (v. aussi p. 477). Les principales tribus civilisées établies ici sont les *Chérokis*, les *Chickasaws*, les *Séminoles* (v. p. 417), les *Creeks* et les *Choktaws;* ces «Cinq Nations» ont leur administration autonome. L'agriculture est la principale source de revenus, toutefois les Indiens afferment généralement leur pays à des colons blancs. Le nombre des hab. était de 186390 en 1890 et de 392060 en 1900. Ce territoire sera probablement réuni bientôt à celui d'Oklahoma et élevé au rang d'Etat. Le train traverse ensuite le territoire des Indiens Chickasaws, où la ligne franchit le *Washita* à plusieurs reprises. — 254 M. *Paul's Valley;* 266 M. *Ardmore* (p. 477). — 325 M. *Thackerville:* la ligne croise ensuite le *Red River* et entre dans le *Texas* (p. 552). — 339 M. *Gainesville;* 405 M. *Fort Worth* (p. 557). — 432 M. *Cleburne* (buffet), embranch. sur *Dallas* (p. 556). — 496 M. *Mc Gregor*, embranch. sur (20 M.) *Waco* (Mc Clelland Ho.), surnommée «Geyser City», ville de 20686 hab., avec des puits artésiens d'eaux thermales et un établissement de bains. — 531 M. *Temple Junction* (buffet); 576 M. *Milano*, embranch. sur *Austin* (p. 552). — 608 M. *Somerville;* 684 M. *Rosenberg Junction;* 721 M. *Alvin.* — 750 M. *Galveston* (p. 553).

211 M. *Halstead* (422 m.); 236 M. *Hutchinson* (465 m.). Le train remonte la rive g. de l'*Arkansas,* en traversant un pays riche en champs de blé et en pâturages. — 276 M. *Ellinwood* (543 m.); 333 M. *Kinsley* (659 m.), — 369 M. *Dodge City* (755 m.; 1942 hab.), où les horloges ne sont plus réglées sur l'heure «centrale», mais sur celle des «montagnes» (1 h. de retard sur l'autre; v. p. xxxvi). — 419 M. *Garden City* (862 m.). — 485 M. *Coolidge* (1025 m.); la ligne entre dans le *Colorado* (p. 483). — 496 M. *Amity,* avec une colonie prospère de l'armée du Salut. — 519 M. *Lamar* (1098 m.). En face, à dr., émergent les Rocheuses. — 571 M. *La Junta* (1542 m.), petite ville de 2513 hab., où aboutit la ligne de *Denver* décrite p. 487. A dr. s'élève le *Pike's Peak* (p. 498). Notre ligne tourne au S.-O.

653 M. **Trinidad** (1828 m.; hôt.: **Cardenas,* à la gare; *Columbian*, $3), centre industriel et commercial du Colorado du S.-E., est une ville florissante de 5345 hab., où l'ancienne population mexicaine est intimément mêlée aux nouveaux éléments américains (v. p. 489).

662 M. *Morley* (2057 m.); le train commence à gravir la crête des *Raton Mts.*, qui bornent la vue de Trinidad au S. La ligne

monte rapidement, avec de belles échappées, surtout à dr. sur les *Spanish Peaks* (p. 500). A la hauteur du col (2324 m.), la ligne passe dans un long tunnel et entre dans le *territoire du Nouveau-Mexique* (p. 500). Le train redescend ensuite à (676 M.) *Raton* (2019 m.) et traverse plus loin la vallée centrale du Nouveau-Mexique, large d'env. 30 kil., qu'arrose le *Rio Grande del Norte* et qu'entourent des montagnes hautes de 1800 à 3000 m. Dans les vallées latérales et dans la plaine, on se livre à l'agriculture à l'aide d'une irrigation soignée, mais le territoire se compose en majeure partie de pâturages. — 742 M. *Wagon Mound.* — 787 M. **Las Vegas** (1946 m.; hôt.: *Montezuma,* $4; *Castañeda,* $3 à 4), petite ville florissante de 3552 hab. avec un important commerce de laines, sur un bras du *Pecos River.*

Tramway électr. pour (6 M.) **Las Vegas Hot Springs** (2065 m.; **Montezuma Hotel,* $3½ à 6), où il y a env. 40 sources thermales (24 à 60° C.), qui jaillissent au pied S.-E. de la chaîne de Santa-Fé des Rocheuses. L'eau, qui s'emploie sous forme de bains et de boisson, est tout à fait semblable à celle d'Arkansas Hot Springs (p. 481) et jouit de la même efficacité. On y prend aussi des bains de boue. De là on peut entreprendre de jolies excursions en grand nombre. La température moyenne de l'année est de 15° C. (en été, 23° C.).

832 M. *Rowe;* on aperçoit à dr. la *Pecos Church,* église érigée par une ancienne mission de Franciscains (XVIIe s.) et abandonnée en 1840. La ligne franchit au *Glorieta Pass* (2298 m.) une ramification S. de la chaîne de Santa Fé et redescend à (851 M.) *Lamy Junction* (1970 m.), point de jonction d'un embranch. à dr. sur (18 M.) *Santa Fé.*

Santa Fé (2147 m.; *Palace Hotel*, $2½ à 3; *Clare*), capitale du Nouveau-Mexique, est une des plus vieilles villes des Etats-Unis; elle a été fondée par les Espagnols en 1605, qui y trouvèrent déjà en 1542 un village (pueblo) d'Indiens très peuplé. Cette vieille ville de 5603 hab., dont ⅔ de Mexicains et beaucoup d'Indiens, avec ses rues étroites et ses maisons en briques crues (adobes), est située au milieu d'un riche district minier et se livre à un commerce considérable. La vie de la ville se concentre à la *Plaza* ou place du Marché, où se voit un monument des Guerriers. Cette place est bornée d'un côté par le *palais du Gouverneur* (Governor's Palace), édifice d'adobé long et bas, qui a servi de résidence depuis près de 300 ans aux gouverneurs espagnols, mexicains et américains. Le général Lewis Wallace, qui était gouverneur du Nouveau-Mexique de 1879 à 1882, écrivit ici le roman historique de «Ben Hour». Cet édifice renferme le *musée de la société historique du Noureau-Mexique*, avec de vieux tableaux espagnols, des souvenirs historiques et des curiosités indiennes. La cathédrale de *San Francisco*, à deux tours, comprend des restes de l'ancienne cathédrale construite en 1622. L'église de *San Miguel*, du milieu du XVIIe s., a été restaurée en 1710. L'ancien et le nouveau *Fort Marcy* (le second est auj. déclassé), le *San Miguel College*, et la *Ramona Industrial School* (école industrielle) pour jeunes Indiens méritent d'être vus. On visitera aussi avec intérêt les ateliers de bijoux en filigrane d'argent, dont les magasins se trouvent pour la plupart sur la Plaza ou dans le voisinage. — A env. 14. kil au S.-O. de Santa Fé, l'intéressant pueblo des *Indiens Tesuques*, qui, montés sur leurs ânes (burros), amènent tous les jours à la ville du bois à brûler. — De Santa Fé à *Española* et à *Antonito*, v. p. 500.

Près de (882 M.) *Thornton* (1600 m.), sur le *Rio Grande*, se trouvent les pueblos de *Santo Domingo* (grande fête le 4 août) et

de *San Felipe.* Le train court plus loin sur la rive g. du *Rio Grande,* fleuve large et impétueux.

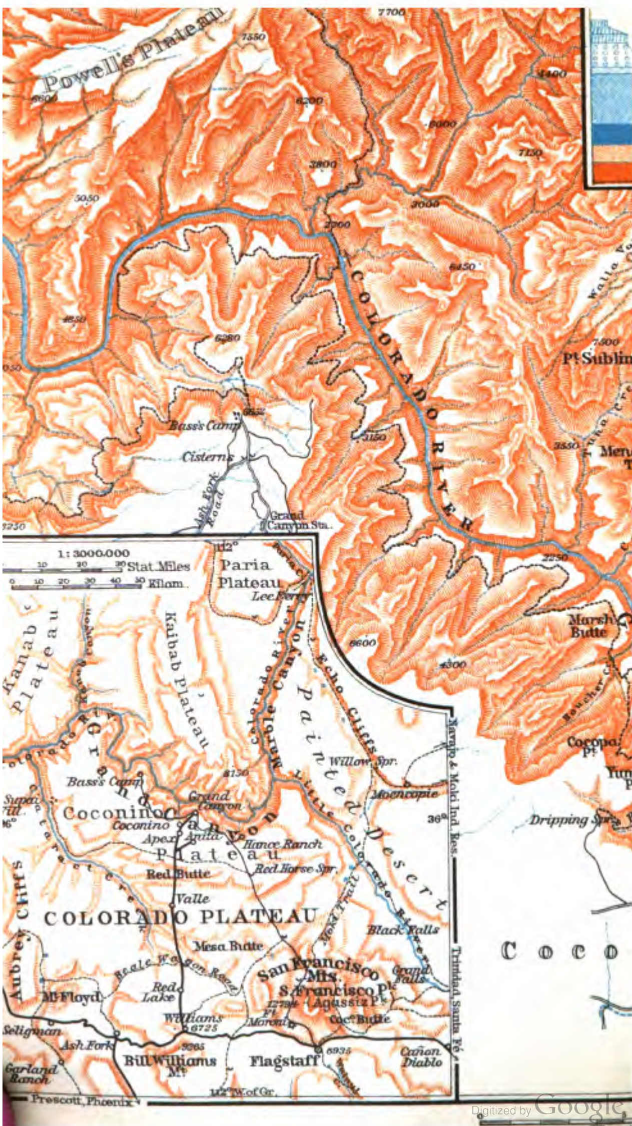
919 M. **Albuquerque** (pron. alboukerké; 1504 m.; hôt.: **Alvarado,* $ 3 à 5; *Highland,* incendié en 1904; *European,* $ 2), ville de 6238 hab., avec un important commerce de laines et de peaux, est le point de jonction de la ligne de Santa Fé pour *El Paso* et le *Mexique* (v. ci-dessous). Le joli *Alvarado Hotel,* relié à la gare par un passage à arcades, contient une intéressante collection d'objets fabriqués par les Indiens Mokis, Zuñis, Navajos, Apaches et Pimas.

D'Albuquerque à El Paso, 253 M., chemin de fer en 9 à 10 h. Il y a sur cette route des wagons-lits directs de Kansas City à El Paso, où ils sont en correspondance avec le Mexican Central Railway. — 13 M. *Isleta Junction* (v. ci-dessous), où notre ligne se détache à g. de celle pour la Californie et tourne au S. — 30 M. *Belen* (1459 m.). On aperçoit les premiers mesquites (p. 568) mexicains. — 76 M. *Socorro;* 86 M. *San Antonio;* 103 M. *San Marcial* (buffet); 141 M. *Engle.* — 177 M. *Rincon* (1223 m.; buffet), point de jonction d'une ligne pour *Deming* (p. 549). — 210 M. *Las Cruces.* — 253 M. *El Paso* (p. 549).

932 M. *Isleta;* la ligne pour *El Paso* se détache au S. (v. ci-dessus). Notre train quitte le Rio Grande et court à l'O. à travers un pays aride, monotone et encore mal irrigué. On rencontre plus fréquemment le yucca et l'armoise (p. 469), souvent les seules plantes du désert, tandis que les pins et les cèdres prospèrent sur les contreforts des montagnes. — 985 M. *Laguna* (1758 m.); le train traverse un pueblo (village) indien, fondé en 1699 et dont les maisons se composent de deux ou trois étages en forme de terrasses (gîte chez l'un des blancs peu nombreux).

Les Indiens, dont beaucoup ont été élevés à Carlisle (p. 269) et parlent anglais couramment, font bon accueil aux visiteurs et cherchent à leur vendre des poteries fabriquées sans tour. Les maisons sont en pierre et en briques crues et l'on y entre, en général, par le toit au moyen d'échelles. L'église catholique remonte à près de 200 ans. — A env. 26 kil. au S.-O. de Laguna (voit. $ 5 aller et retour) se trouve le pueblo encore plus intéressant d'*Acoma*, dans un site magnifique. — A 5 kil. à l'E. d'Acoma, la prétendue *Mesa Encantada* («Table Enchantée»), plateau escarpé, qui se dresse à 130 m. au-dessus du fond de la vallée et qui était jadis habité par un anc. peuple civilisé. C'est une forteresse naturelle et qu'on ne peut gravir qu'à l'aide d'échelles et de cordes.

Au delà de Laguna, le *Mt. Taylor* ou *San Mateo* (3473 m.), la plus haute montagne du Nouveau-Mexique, est visible au N. (à dr.). Entre (1002 M.) *Mc Carty's* et (1015 M.) *Grant's,* la ligne suit une grande coulée de lave noire. 30 M. plus loin, le train traverse la grande ligne de faîte (2225 m.; v. aussi p. 440), toutefois rien dans les environs n'indique qu'on atteint ici à une pareille hauteur ou qu'on passe du versant de l'Atlantique à celui du Pacifique. — 1065 M. *Wingate* (2048 m.), à 5 kil. du *Fort Wingate.* — 1077 M. *Gallup* (1976 m.; buffet), où l'on exploite des mines de houille, est la place de ravitaillement du *Fort Defiance* (omn. $ $2^1/_2$), situé à 40 kil. au N.-O., et le siège de l'agence de la grande réserve des *Indiens Navajos.* Aux stations, il y a en général quelques Indiens qui vendent des tapis aux couleurs criardes, des objets d'argent et d'autres articles travaillés à la main.



Powell's Plateau
COLORADO RIVER
Bass's Camp
Cisterns
Ash Fork Road
Grand Canyon Sta.
Pt Sublim
Marsh Butte
Cocopa Pt
Dripping Sprs
1:3000000
Stat. Miles
Kilom.
Paria Plateau
Lee Ferry
Kanab Plateau
Kaibab Plateau
Marble Canyon
Colorado River
Echo Cliffs
Painted Desert
Willow Spr.
Moencopie
Little Colorado River
Grand Canyon
Coconino Plateau
Coconino
Apex
Anita
Hance Ranch
Red Horse Spr.
Red Butte
Valle
COLORADO PLATEAU
Aubrey Cliffs
Mesa Butte
Black Falls
Beale Wagon Road
San Francisco Mts.
S. Francisco Pk.
Agassiz Pk.
Grand Falls
Red Lake
Mt. Floyd
Williams
Seligman
Ash Fork
Bill Williams Mt.
Flagstaff
Cañon Diablo
Garland Ranch
Prescott, Phoenix
Navajo & Moki Ind. Res.
Trinidad, Santa Fé
Coco

5 kil. au S. de Gallup est le pueblo de *Zuñi* (voiture, aller et $10 à 15), dans la réserve des Indiens de ce nom.

93 M. *Manuelito* (1900 m.); la ligne entre dans le *territoire* ...*ona* (le «Sunset Land» ou le «Pays des Beaux Couchants»).

...1 M. *Navajo Springs*. — 1151 M. *Adamana* (Forest Hotel). — ... *Holbrook* (1540 m.; Holbrook Ho., $$2^1/_2$; Brunswick).

... kil. au S. d'Adamana, une partie des «**Forêts Pétrifiées**» *(Petrified ...edony Forests of Arizona)*: voit. en 6 à 7 h. aller et retour, pour ... 2 pers., $2 par pers. La plus grande de ces forêts est à env. ...u S. de Holbrook et l'on peut y aller en voit. ($2.50 par pers. ...retour) en couchant deux fois à Holbrook. Un grand nombre de ...'arbres silicifiés, de l'époque triasique, longs de 10 à 30 m. et ... 1 à 3 m., sont encastrés dans une marne rouge sablonneuse ou ...risés sur le sol après avoir perdu leur enveloppe de pierre tendre. ...e long de 30 m. forme un pont naturel sur une gorge. — De Hol...on peut visiter les sept *villages Moki* ou *Hopi*, l'anc. «province de ...n», situés à env. 60 kil. au N. Une «danse des serpents» renommée ...u dans la seconde moitié d'août.

...05 M. *Winslow* (1472 m.; buffet). — Le train passe plus loin ...t, long de 165 m. et haut de 67 m., sur le (1230 M.) *Cañon* ...*o*, qu'ont rendu célèbre les combats d'extermination contre ...aches.

...63 M. *Flagstaff* (2115 m.; New Bank Ho., $$2^1/_2$) était autre... point de départ des omnibus pour le (73 M.) Grand Cañon du ...do.

... N. s'élève le massif volcanique des **San Francisco Mts.** (3888 m.), ... de loin et entouré de cratères en grand nombre et d'énormes ... de lave. Du *Humphrey's Peak* (ascension sans difficulté; 11 kil. en ... 5 kil. à chev.), *vue étendue sur la paroi N. du Cañon, les ... et Buckskin Mts., le *Painted Desert* avec ses plateaux multicolores ...ontours variés, ainsi que sur les hauteurs et les villages Moki ...dessus). — Au N.-O. de Flagstaff, l'*observatoire Percival Lowell*, ... aussi de la voie. — Courses en voit.: aux habitations de falaisiers ...*lnut Cañon* (13. kil. au S.) de Flagstaff, à la *Coconino-Butte*, avec ...bitations du même genre (13 kil. au N.-E.) et au *pont naturel* ... au S.), haut de 85 m.

...297 M. **Williams** (2051 m.; *Grand Cañon Hot.*, $3), petit ...ge de 1400 hab., d'où l'on expédie des bœufs, qui errent sur ...teau en troupeaux devenus sauvages. C'est la tête de ligne ...embranch. du Grand Cañon. Le *Bill Williams Mt.* (2824 m.), ...s'élève au S., se gravit en 5 h. par un chemin cavalier.

...De Williams à Grand Canon Station: 63 M. $^1/_2$, chemin de ...n 3 h., pour $6.50 aller et retour (wagon-lit, $2).

... part un train par jour dans les deux directions en correspondance ... les trains directs de la grande ligne. Il y a en hiver, 1 fois par ..., un wagon-lit Pullman direct ($5) de Los Angeles à Grand Cañon ...on et en sens inverse. Un autre train spécial (sans wagon-lit) part ...rand Cañon Station une fois par sem. en hiver, en correspondance ... le train direct marchant à l'O.

Avril, mai et même juin sont les meilleurs mois pour la visite du ...on. En hiver (de préférence en déc. et en janv.) les courses en ..., ou à chev. dans un air froid et raréfié ne sont guère agréables, ... les effets de lumière sont alors très beaux. — Il vaut bien la peine ...faire au Cañon un séjour d'une sem. et davantage.

De Williams le train court au N. à travers un désert plat; on voit ensuite des taillis de genévriers, puis des prairies. 52 M. *Apex* (2010 m.); la ligne s'abaisse lentement vers la (63 M. $^1/_2$) *Grand Cañon Station,* en passant à (58 M.) *Coconino* (p. 491). Non loin de la gare, le Bright Angel Hotel ($ 3), simple mais souvent comble et situé presque au bord du ***Grand Cañon du Colorado.** Un hôtel plus vaste est près d'être achevé.

Le *Grand Cañon du Colorado*, une des plus étonnantes merveilles naturelles du monde, est long de 349 kil., large de 13 à 16 kil. et profond de 300 à 1500 m. Le *Colorado*, large de 90 m. au maximum, est ici à 730 m. d'alt.; quand les eaux sont hautes, il atteint jusqu'à 70 m. Sur les parois escarpées de la gorge crevassée et sauvage, dues à l'action érosive des eaux, on reconnaît toutes les formations géologiques depuis l'étage cambrien jusqu'à la période tértiaire. Elles sont déchiquetées en forme de dentelures et de tours innombrables, et brillent des couleurs les plus bigarrées: en haut le calcaire gris clair; plus bas le grès rubanné rouge et blanc, le calcaire rouge foncé, le schiste aux teintes d'un vert pâle, le gneiss brun foncé et le granit rouge. — Garcia Lopez da Cárdenas, un des chercheurs d'or de l'expédition de Vasquez de Coronado en 1542, fut le premier blanc qui aperçut le Grand Cañon. Le premier explorateur de cette gorge fut le major *J. W. Powell*, qui descendit le Colorado en barque du Green River au *Virgen River* (1600 kil.), en 1869. — Voir: «Canyons of the Colorado», par le *major J. W. Powell* (1893) et «Tertiary History of the Grand Cañon District», par le *capitaine Clarence E. Dutton*; «Romance of the Colorado River» (histoire du fleuve dep. sa découverte), par *Fred. S. Dellenbaugh* (1903); «In and around the Grand Cañon», par *George Wharton James*.

Trois sentiers muletiers (trails), fatigants mais sans danger, descendent dans le fond du Cañon. On peut avoir dans les hôtels des guides et des chevaux. — *A*. Le Bright Angel Trail, qui est long de 11 kil. du bord du Cañon jusqu'au fleuve, part du Bright Angel Hotel (v. ci-dessus): descente en 3 h., montée en 3 h. $^1/_2$, plus 2 h. d'arrêt (cheval, guide et provisions, $ 4). — *B*. Le Grand View Trail. On va d'abord par la route de voit. (tramway électr. en projet), en omnibus de la Grand Cañon Station (v. ci-dessus; $ 3 par pers. aller et retour) ou en voit. particulière du Bright Angel Hotel au (21 kil. à l'E.) *Grand View Hotel* (2285 m; $ 3 par jour, $ 18 par sem.), avec une vue étendue dans le Cañon et à l'E.; env. 1 kil. $^1/_2$ à l'O. de l'hôtel, le sentier, long de plus de 13 kil., descend dans le Cañon. — *C*. Le Hance's New Trail ou Red Cañon Trail, qui part à 6 kil. à l'E. du Grand View Hotel, est long de 11 kil. du bord du Cañon jusqu'au fleuve (v. ci-dessus).

Le Grand View Hotel organise des excursions de 3 jours dans le Cañon: $ 3 par jour pour la nourriture et le gîte sous une tente (la première nuit au bord du fleuve et la seconde près d'une mine de cuivre à mi-chemin du Grand View Trail, v. ci-dessus).

Le *Hance's Ranch Hotel* (simple; 30 lits en été), situé à 4 kil. à l'E. du Grand View Hotel, est le point de départ pour la visite du (28 M.) *Petit Cañon du Colorado*.

Du Bright Angel Hotel (v. ci-dessus), on recommande deux petites promenades en voit.: à l'E. à l'*O'Neill's Point* (4 kil.) et à

l'O. au *Rowe's Point* (4 kil.), au bord de la route du Bass's Camp (v. ci-dessous).

Excursion d'env. 4 jours (6 jours avec la chevauchée à *Point Sublime*) à (26 M.) *Bass's Camp* (2000 m.; Havasupai Hot., simple), d'où le *Mystic Spring Trail* descend lentement au (9 kil.) Colorado; on gagne en barque la rive N. du fleuve et l'on remonte à *Swampy Point* et à *Dutton's Point*, au bord du *Powell's Plateau*. La vue de là, par-dessus la paroi S. du Cañon, plus basse de 300 m., est inférieure à celle de l'autre côté, mais elle est toutefois fort intéressante. — Le *Cataract Cañon*, avec son village indien dans la réserve des Havasupais, se visite à chev. de Bass's Camp (50 kil.) ou du Bright Angel Hotel en voit. (pour visiter le village, il faut une autorisation spéciale).

1320 M. *Ash Fork* (buffet), en deçà duquel la ligne traverse le *Johnson's Cañon*, une gorge rocheuse. Au N., le *Mt. Floyd.*

D'Ash Fork à Phoenix, 194 M., *Santa Fé, Prescott & Phoenix Railway*, en 9 h. — 39 M. *Jerome Junction;* embranch. sur *Jerome*, avec les riches mines de cuivre dites United Verde Copper Mines. — 57 M. *Prescott* (1620 m.), dans un riche district minier, au pied des *monts Prieta.* — 123 M. *Congress Junction;* embranch. sur *Congress.* — 194 M. *Phoenix*, v. p. 548. — La ligne continue au S.-E. sur (218 M.) *Mesa* et (255 M.) *Florence.*

1347 M. *Seligman* (1592 m.); les horloges des gares sont maintenant réglées d'après l'« heure du Pacifique» (v. p. xxxvi). Il y a des coulées de lave et des formations rocheuses en grand nombre. — 1385 M. *Peach Springs* (1458 m.; buffet), d'où un chemin de voit. conduit au (23 M.) Grand Cañon du Colorado (p. 492), par le *Diamond Creek Cañon;* vue limitée. — 1403 M. *Tinnaka,* à dr. une école d'Indiens. — 1408 M. *Hackberry* (1074 m.), dans un district riche en mines. — 1435 M. *Kingman* (buffet).

Embranch. au N.-O. sur (26 M.) *Chloride*, d'où des routes postales conduisent aux districts miniers de (28 M.) *White Hills*, (51 M.) *Eldorado Cañon*, (66 M.) *Rioville*, (83 M.) *St. Thomas* et (96 M.) *Overton.*

1485 M. *Pocock,* dernière station de l'Arizona. La ligne franchit le large *Colorado River* sur un beau pont à consoles (cantilever) long de 335 m. et entre dans l'*Etat de Californie* (p. 470). — 1497 M. *Needles* (« aiguilles »; buffet, aussi des ch.), qui doit son nom aux curieuses aiguilles de porphyre rouge et de trachyte qui se dressent à g. — Puis le train se dirige à l'O. et traverse le grand **Mojave Desert,** plateau élevé et sablonneux, parsemé de lacs salés et de champs de salsola soda (alcali), et dont la maigre végétation se borne à des buissons de yucca et d'armoise, des pins rabougris et des genévriers. Au N., des montagnes se montrent au loin. — 1528 M. *Goffs;* embranch. au N., sur (29 M.) *Barnwell* et (45 M.) *Ivanpah.* — 1588 M. *Bagdad* (243 m.; buffet). — 1612 M. *Ludlow;* embranch. au S. sur (8 M.) *Camp Rochester.*

1666 M. **Barstow** (674 m.; *buffet,* aussi des ch.), point de jonction de la ligne de *Los Angeles* (R. 92).

La ligne principale continue à l'O. sur San Francisco, à travers le désert de Mojave, entouré ici de montagnes basses riches en minéraux. — 1699 M. *Kramer* (756 m.). Embranch. au N. sur (28 M.) *Johannesburg,* d'où l'on va en omnibus à *Ballarat* et à *Randsburg,*

dans le district minier de Randsburg, où l'on trouve de l'or, de l'argent, du cuivre, etc. — Puis notre train traverse un grand lac desséché, et dep. (1737 M.) *Mojave,* il suit les rails du Southern Pacific Railway jusqu'à (1805 M.) *Bakersfield* (v. p. 528). Le prolongement du Santa Fé Railway court presque parallèlement au Southern Pacific Railway (R. 96 *B*), jusqu'à San Francisco.

1870 M. *Corcoran,* à 3 kil. à l'E. du lac Tulare (v. p. 528). Cette contrée, qui s'étend jusqu'aux chaînes de montagnes à l'E. et au S., est encore peu connue et elle est habitée par des Indiens Mariposas et Moquelumnas.

De *Corcoran*, un embranch. passe à (25 M.) *Calva-Visalia* (p. 528), et rejoint la ligne principale à (71 M.) *Fresno* (v. ci-dessous). — **Visalia** (*Palace Hot.*, $ 2), petite ville de 3085 hab., est un point de départ pour des excursions dans les montagnes de l'E. (v. p. 527). Cheval, guide, équipement pour camper sous la tente, etc., $ 2½ à 3 par jour. Course en voiture très intéressante au *Sequoia National Park* (p. 528). Au N.-O., le *General Grant National Park* (p. 528). Au N.-E., le *King's River Cañon*, le *Kern River cañon* et le *Mt. Whitney* (4575 m.) qui est le sommet le plus élevé de l'Amérique du Nord après les montagnes d'Alaska. L'ascension n'en est pas difficile (*vue).

1887 M. *Hanford,* centre d'un district agricole (élève du bétail; arbres fruitiers). — 2895 M. *Laton,* siège de l'administration d'une ferme pour l'élève du bétail (ranch) dite *Laguna de Tache* et mesurant 24000 hect. de superficie. — 1917 M. *Fresno,* station du Southern Pacific Railway (p. 527).

Puis la ligne franchit le *San Joaquin River* et traverse une contrée riche en bestiaux et en céréales. A partir d'ici, v. aussi la *carte,* p. 517. — Au delà de (1975 M.) *Merced* (p. 527), il y a de vastes champs de patates (dites «Merced sweets»). Puis on franchit le *Merced,* le *Tuolumne* et le *Stanislaus*. — Au delà de (2040 M.) *Stockton* (p. 471), on a le *Mt. Diablo* à g. et le bras N. de la baie de Suisun à dr. — 2090 M. *Muir;* le train franchit ensuite un grand viaduc d'où l'on a une bonne vue sur l'*Alhambra Valley,* la baie de San Francisco et le détroit de Carquinez (p. 472). — 2092 M. *Franklin,* où le train traverse le tunnel du même nom, long de 1830 m., pour en ressortir près de (2094 M.) *Fernandez.* — 2110 M. *Port Richmond.* — 2111 M. *Oakland* (p. 472) et (2114 M.) *Oakland Pier,* d'où il y a des bateaux-bacs pour

2118 M. *San Francisco* (p. 473).

92. De Kansas City à Los Angeles.

1807 M. Atchison, Topeka & Santa Fé R. R. en 55 h. (prix comme à la R. 91). Il y a sur cette route, des wagons directs de Chicago à (2265 M.) Los Angeles ($ 62.50; wagon-lit, $ 14; wagon d'observation, $ 7) et à San Diego.

De Kansas City à (1666 M.) *Barstow,* v. R. 91 *A*.

La ligne se dirige au S. de celle menant à San Francisco, traverse le désert (p. 493) et suit le cours du *Mojave River;* au loin

des lacs desséchés et des volcans éteints. — 1711 M. *Hesperia,* avec de grands bois de yucca. — 1722 M. *Summit* (1165 m.), puis on descend le *Cajon Pass*, avec ses sapins rabougris. A l'O., le Mt. San Antonio (v. ci-dessous) et au loin, à l'E., les sommets du *San Bernardino* (3538 m.) et du *San Gorgonio.*

1747 M. **San Bernardino** (328 m.; hôt.: *Stewart,* $ 2 à 3½; *St. Charles*, $ 2 à 2½), ville de 6150 hab., fondée en 1851 par les Mormons, dans un joli site. Expédition importante de fruits. V. la *carte,* p. 529.

De San Bernardino à San Diego; 141 M., chemin de fer en 5 h. — 4 M. *Colton* (p. 547); la ligne croise celle du Southern Pacific Railway. — 6 M. *Highgrove;* embranch. sur (18 M.) *Perris*, d'où il y a des embranchements à l'E. par de grands champs de blé sur (17 M.) *Hemet* (omnibus pour *Idyllwild* et *Strawberry Valley Lodge*, séjours d'été avec des campements fréquentés dans les San Gorgonio Mts.), et (19 M.) *San Jacinto;* et au S. sur (14 M.) *Elsinore*, sur le lac du même nom, dans la *Sierra Santa Ana*, riche en sources d'eaux thermales efficaces, et sur (26 M.) *Temecula.*

9 M. **Riverside** (227 m.; hôt.: **New Glenwood*, bien organisé, dep. $ 3; *Reynold's*, dep. $ 2, fréquenté par les commerçants), ville de 7973 hab. (abstinents) très fréquentée par les touristes et les patients, possède de larges rues, bordées d'arbres. L'atmosphère y est à la fois tonique et calmant. On y remarque une école d'Indiens dite *Sherman Institute*, la jolie *bibliothèque publique*, l'*Albert S. White Park*, avec ses cactus magnifiques et la **Magnolia Avenue*, avec sa double rangée de poivriers et longue de 16 kil. sur 40 m. de large. Riverside est le centre de la culture de l'orange sans pépins, dont on exporte par année plus de 2500000 caisses (de 80 à 200 fruits chacune; valeur 2 millions de doll.). Les environs stériles et déserts de la ville ont été transformés à force de soins en un jardin superbe. Beaux coups d'œil sur la chaîne du San Bernardino. De Riverside à Los Angeles, v. p. 532.

24 M. *Corona* (180 m.), autrefois *South River Side;* puis la ligne suit le Cañon pittoresque et tortueux du *Santa Ana River*, jusqu'à (47 m.) *Orange*, où elle rejoint la ligne de Los Angeles à San Diego (p. 534).

Notre ligne continue à l'O. et passe à de vastes vignobles entre (1759 M.) *Etiwanda* et (1763 M.) *North Cucamonga* (p. 547). — 1767 M. *Upland* (369 m.), autrefois *North Ontario,* expédie quantité de citrons. Tramway électrique pour (2 M. ½) *Ontario* (p. 547), par l'Euclid Avenue qui est bordée d'eucalyptus et de poivriers. Upland est le point de départ pour l'ascension du *Mt. San Antonio* (surnommé «Old Baldy»; 2668 m.): chemin de voit. (14 kil.) par le *San Antonio Cañon,* d'où l'on continue à âne (burro).

1772 M. *North Pomona*, faubourg de Pomona (p. 547); la ligne traverse des vignobles et des bois d'orangers et d'oliviers, alternant avec des terres incultes. — 1780 M. *Glendora,* centre d'un district riche en citronniers. — 1783 M. *Azusa* (Azusa Hotel, $ 2½), située à 1 kil. ½ au S. du *San Gabriel Valley* (pêche de la truite saumonée). — 1788 M. *Monrovia* (Grand View Hotel, dep. $ 2; tramway électr. pour Los Angeles); notre ligne croise celle du Southern Pacific Railway (v. p. 547). — 1792 M. *Santa Anita,* d'où l'on peut gravir le *Mt. Wilson* (p. 532). — 1794 M. *Lamanda Park* (530 m.). — 1797 M. *Pasadena* et de là à (1807) *Los Angeles* (Arcade Station), v. p. 529.

93. De Denver à Salt Lake City et à Ogden.

A. Denver & Rio Grande Railroad.

753 M. Chemin de fer, en 26 à 28 h. (prix, $18; wagon-lit, $5). Il y a, sur cette route, des wagons directs pour San Francisco par Leadville (p. 505); toutefois, au point de vue du paysage, le chemin de fer à voie étroite par le col dit *Marshall Pass*, débouchant à Grand Junction dans le Denver & Rio Grande R. R. (v. p. 505), est de beaucoup préférable.

Le nom de: «*ligne scénique du monde*» (Scenic Line of the World), donné à ce chemin de fer, est assez justifié, la ligne traversant un certain nombre des plus beaux paysages des Etats-Unis (v. aussi p. 501/505), de sorte qu'elle l'emporte, à plusieurs égards, sur presque toutes les autres voies ferrées.

Denver, v. p. 483. La ligne court au S. parallèlement à celle de l'Atchison, Topeka & Santa Fé Railroad (p. 487). A dr. coule la *Platte;* au-dessus, au loin, les beaux sommets neigeux des Rocheuses (v. p. 483). — 25 M. *Sedalia* (178 m.). — 33 M. *Castle Rock* (1897 m.), qui doit son nom à un rocher qui s'élève à g. dans la plaine. En face, à dr., le Pike's Peak (p. 498). — 43 M. *Larkspur*, station pour *Perry Park,* où il y a des formations rocheuses fantastiques. 8 M. plus loin, à dr., se dresse *Casa Blanca,* un énorme rocher blanc, long de 300 m. et haut de 60 m. — 52 M. *Palmer Lake* (2208 m.; buffet), sur la ligne faîtière de la *Platte,* qui va se jeter au N. dans le Missouri, et de l'*Arkansas,* affluent du Mississipi, au S. A 10 min. au S. se trouve *Glen Park* (Hotel), le «Chautauqua du Colorado» (v. p. 323). Une route au S.-O. conduit de Palmer Lake à (35 M.) *Manitou Park* (Hotel, $3), qui est fréquenté en été (v. p. 505). — Le train traverse ensuite un pays de prairies. Les cimes neigeuses se montrent de nouveau au-dessus des montagnes du premier plan, qui les ont masquées quelque temps. — 62 M. *Husted* (2011 m.). A g., des rochers aux contours fantastiques. — 67 M. *Edgerton* (1958 m.), station pour le Monument Park (p. 499). Aux abords de Colorado Springs, beau coup d'œil à dr. sur le Pike's Peak (p. 498) et la «Porte du Jardin des Dieux» (p. 498). A g. le Monument Creek Park (p. 497).

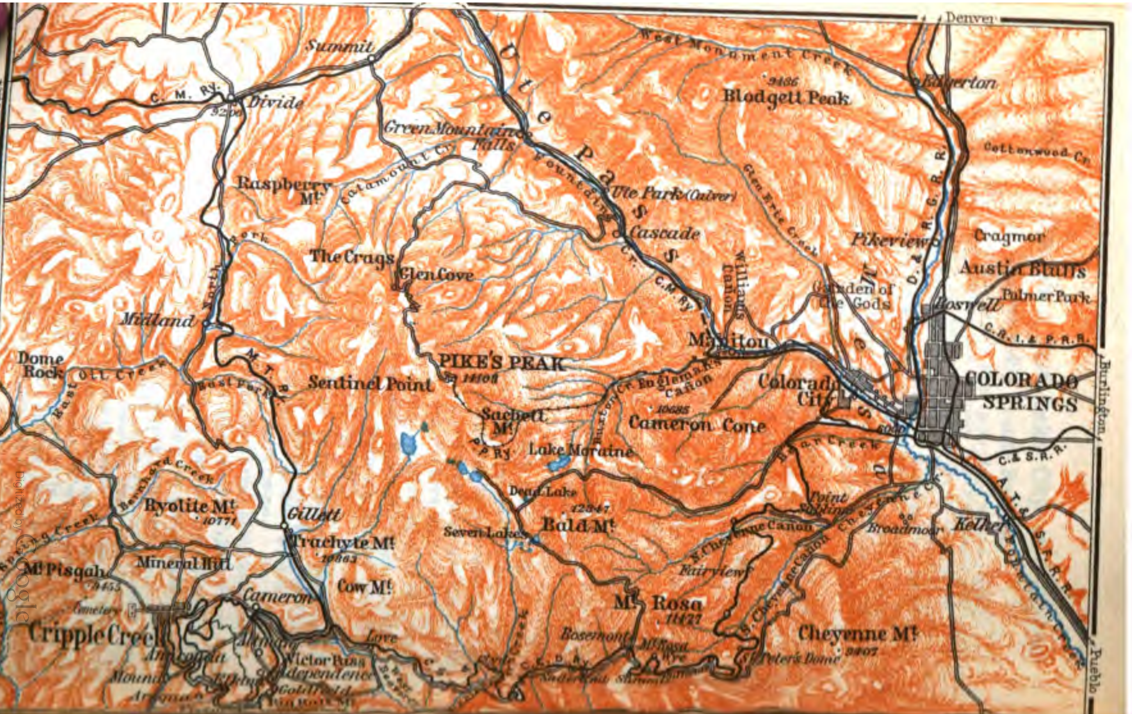
75 M. **Colorado Springs.** — Hôtels: **The Antlers*, ch. dep. $1½; *Alamo*, $2½ à 4, ch. dep. $1; *Plaza*, dep. $2½, ch. $1; *Alta Vista*, ch. dep. $1; **Broadmoor*, dépendance du Casino (v. p. 497), $3 à 4. — Tramway électr. dans les rues principales et aux environs.

Colorado Springs (1829 m.), ville de 21 085 hab., bien bâtie et dans un joli site sur un plateau au pied E. du Pike's Peak, avéc de larges rues, plantées d'arbres, est la station climatique la plus grande et la plus fréquentée du Colorado; les phtisiques la choisissent fréquemmment pour y faire un séjour prolongé.

Colorado Springs a été fondée en 1871, bien qu'il existât déjà auparavant un établissement (settlement) à *Colorado City* («Old Town»; 2914 hab.), à 3 kil. au N.-O. (p. 505). Il n'y a à Colorado Springs ni débits de bière («saloons»), ni fabriques, ni autres établissements industriels; les salles de bal et de jeu y sont aussi interdites. C'est le meilleur centre d'excursions aux environs (y compris Manitou et le Pike's Peak).

La *vue des montagnes de Colorado Springs (bon point de vue à la Cascade Avenue, près du Colorado College) est fort belle. Le *Pike's Peak*




Denver
Burlington
Pueblo
Summit
Divide
C. M. Ry.
Green Mountain Falls
Ute Pass
Fountain Cr.
Ute Park (Culver)
Cascade
West Monument Creek
Blodgett Peak
9486
Edgerton
Cottonwood Cr.
Glen Erie Creek
Pikeview
D. & R. G. R. R.
Cragmor
Austin Bluffs
Palmer Park
Roswell
C. R. I. & P. R. R.
Garden of the Gods
Mesa
Williams Cañon
Manitou
COLORADO SPRINGS
Colorado City
Raspberry Mt.
Catamount Cr.
The Crags
Glen Cove
North Fork
Midland
Dome Rock
East Park
M. T. R.
PIKE'S PEAK
14108
Sentinel Point
Engleman's Cañon
Cameron Cone
10685
Sachett Mt.
P. P. Ry.
Lake Moraine
Bear Creek
C. & S. R. R.
A. T. & S. F. R. R.
Dead Lake
Bald Mt.
12347
Seven Lakes
Point Sublime
Cheyenne Cañon
Broadmoor
Kelker
Fairview
Cheyenne Mt.
9407
Peter's Dome
Mt. Rosa
11427
Rosemont
Ryolite Mt.
10771
Gillett
Trachyte Mt.
10863
Cow Mt.
Mineral Hill
Mt. Pisgah
9455
Cameron
Cripple Creek
Cemetery
Love
Independence
Goldfield
Anaconda
Victor Pass
C. C. D. Ry.

(p. 498) est au premier plan du tableau; au S. de ce pic s'élèvent (de dr. à g.): le *Cameron Cone* (3267 m.), le *Sachett Mt.*, le *Bald Mt.* (env. 3763 m.), le *Mt. Rosa* (3483 m.) et le *Cheyenne Mt.* (v. ci-dessous). A dr. du Pike's Peak s'ouvre le col dit *Ute Pass* (p. 505) et encore plus loin, à dr., se trouve le *Jardin des Dieux* (p. 498). Entre le Cheyenne Mt. et le Mt. Rosa, les *Cheyenne Cañons* (v. ci-dessous). Au premier plan, le plateau dit *Mesa* («la Table»). A l'E. et au S. de la ville s'étend à perte de vue la prairie, qui, dans certaines conditions atmosphériques, ressemble à la mer à s'y tromper, — un mirage que rendent plus intense les ombres qui passent, la fumée des locomotives lointaines et les rochers qui émergent comme des écueils.

Le **climat** de Colorado Springs ressemble à celui de Davos (Suisse) et convient comme lui surtout aux phtisiques ou aux tuberculeux, ainsi que dans les cas de neurasthénie et de faiblesse fébrile de tout genre; mais on ne saurait le recommander aux personnes âgées ou atteintes d'affections organiques du cœur ou des nerfs. Il y a plus de vent et de poussière qu'à Davos, mais aussi plus de soleil et de sécheresse. Il n'y pleut pas de sept. à avril et la neige y est une rareté. Les vents du S.-E. et du N. y prédominent; l'humidité moyenne y est de 47 %. La ville est protégée par les avant-plateaux des montagnes, sauf au S.-E., où elle est ouverte du côté des grandes prairies, à travers lesquelles elle reçoit l'air frais de la mer. Le sol se compose de sable sec et de gravier, avec une mince couche de terre végétale. Il n'y a pas de sources dans la ville; une excellente eau potable y est amenée des montagnes.

La ville même de Colorado Springs offre peu de chose au touriste. On remarque entre autres édifices: le *Colorado College* (650 étudiants), avec son école préparatoire dite *Cutler Academy*, l'*asile des Sourds-Muets et des Aveugles*, l'*Opéra*, quelques *clubs*, etc. On y a tracé récemment plusieurs jolis *parcs*, entre autres le *Monument Creek Park* avec trois sources, du côté O. de la ville.

Excursions de Colorado Springs. — Au **Palmer Park** (autrefois *Austin Bluffs*, à 6 kil. au N.-E. de la ville et relié à celle-ci par deux boulevards), qui offre une *vue superbe sur les Rocheuses, la ville et les prairies. On aperçoit distinctement les Spanish Peaks, à 1600 kil. au S. A l'O., les sommets mentionnés ci-dessus; au N., la ligne faîtière entre Colorado Springs et Denver.

Au Cheyenne Mt. et aux Cheyenne Cañons. On peut aussi bien voir les Cañons dans le trajet en chemin de fer de Cripple Creek (p. 499). — On parvient au pied du **Cheyenne Mt.** (2867 m.), à 10 kil. au S.-O. de Colorado Springs, en tramway électrique (1/4 d'h.; 10 c.), en passant aux jolies localités du *Country Club* et au **Broadmoor Casino* (restaur., dîn., $ 1.25; concerts, etc.) qui est très fréquenté. Le chemin dit *Cheyenne Mt. Road gravit le flanc de la montagne, en offrant une série de vues superbes, où les rochers d'un rouge brillant, le ciel bleu, les arbres verts et la neige blanche produisent des effets de couleur admirables. Le chemin, quoique bien entretenu, est à pic et étroit, de sorte qu'il faut avoir des chevaux sûrs, un guide et une tête solide. Il conduit aux (35 kil.) *Seven Lakes* (3157 m.; aub., pas toujours ouverte) et au (50 kil.) *Cripple Creek* (p. 499), toutefois la plupart des touristes s'en retourneront à la (4 kil.) *Horseshoe Curve*. On atteint le sommet de la montagne par un sentier qui se détache à g. près de la scierie (1 kil. 1/2). — Les ***Cheyenne Cañons** se trouvent du côté N. de la montagne, non loin de la station terminus du tramway électrique. On peut pénétrer dans le **South Cañon* (entrée, 50 c.; 25 le dim.) jusqu'aux (1 kil. 1/2) *Chutes*, qui forment sept étages en se précipitant d'une hauteur de 150 m., monter de l'extrémité supérieure des degrés à g. au bord du Cañon (*vue) et parvenir de là à la route mentionnée ci-dessus, où l'on peut, si l'on veut, envoyer la voiture attendre les voyageurs. — On peut remonter aussi jusqu'à 5 ou 6 kil. dans le *North Cañon*, où il y a de belles chutes, des mares et des rochers pittoresques.

Au Jardin des Dieux (8 kil.). La route conduit au N.-O. et traverse la *Mesa* (p. 497), en passant à (6 kil. 1/2) l'entrée de *Glen Eyrie*, propriété privée (ouverte aux visiteurs) avec des rochers aux formes fantastiques (Cathedral Rock, Major Domo, etc.). 1 kil. 1/2 plus loin, on atteint la **Porte du Jardin des Dieux* (Gateway), deux énormes masses de grès d'un rouge vif, hautes de 100 m.; au milieu, un bloc de rocher plus bas dit le «Portier». Le ***Jardin des Dieux** *(Garden of the Gods)* est une bande de terrain d'env. 240 hect. d'étendue, et semée de rochers aux formes bizarres et de blocs de grès mésozoïque rouge et blanc. Parmi les formations rocheuses les plus bizarres, on remarque les *Cathedral Spires*, le *Balanced Rock*, etc. On rejoint la route au delà du «Jardin des Dieux» et l'on peut continuer à dr. jusqu'à (2 kil. 1/2) *Manitou Springs* (v. ci-dessous), ou bien s'en retourner à g. à (7 kil.) Colorado Springs, par *Colorado City* (p. 496).

Manitou (pron. mânitou; 1928 m.; hôt.: **Cliff Ho.*, $ 3 à 5; *The Mansions*, $ 2 1/2 à 5; *Barker*, $ 3 à 5; *Norris*, *Grand View*, *Pittsburg*, $ 2 à 4; *Sunnyside*, *Ruxton*, $ 2 à 3), ville de 1303 hab., située dans un vallon entre les ramifications du Pike's Peak, à l'embouchure de l'*Ute Pass* (p. 505), est très fréquentée pour ses beaux environs et ses sources d'eaux sodées et gazeuses. Cet endroit doit son nom au Manitou ou «Grand Esprit» des Indiens. De Colorado Springs on y va en chemin de fer (par Colorado City; 6 M.; 10 c.), en tramway électrique (10 c.), ou bien par la route carrossable en traversant la Mesa ou par le Jardin des Dieux (env. 8 kil.; v. ci-dessus). Les eaux sont semblables à celles d'Ems et sont efficaces dans les affections de l'estomac et des reins, dans les cas de phtisie, etc. Principales sources: *Navajo*, *Manitou*, *Shoshone*, *Little Chief* et *Iron Spring*. Les eaux ont un goût agréable et on les emploie sous ferme de boisson et de bains (établissement de bains bien organisé). On peut faire de là de belles excursions en grand nombre; par ex.: à l'**Ute Pass* (v. p. 505), col pittoresque avec le *Rainbow Fall* (chute de l'Arc-en-ciel), belle chute (à 2 kil. 1/2 de Manitou) et les *Grand Caverns* (entrée, $ 1; belles stalactites); au *Williams Cañon*, avec la (1 kil. 1/2) *Cave of the Winds* (grotte des Vents, $ 1); au (5 kil.) *Red Cañon;* au *Ruxton's Glen* et à l'*Engleman's Cañon;* au (6 kil.) *Jardin des Dieux* (v. ci-dessus); au *Monument Park* (p. 499); aux *Cheyenne Cañons* (p. 497; 13 kil.) et aux *Seven Lakes* (p. 497,505; sentier, 14 kil.; route carrossable, 40 kil.). Le *Manitou Park* (p. 496), à l'extrémité supérieure de l'Ute Pass, est à 30 kil. de Manitou.

Le ***Pike's Peak** (4315 m.), contrefort le plus avancé de la Front Range des Rocheuses, élève sa cime neigeuse à 10 kil. de Colorado Springs, immédiatement au-dessus de Manitou. En raison de la neige, l'ascension ne se recommande qu'en été. Le Pike's Peak Cog Road ($ 5 aller et retour), chemin de fer à crémaillère, système Abt, ouvert en 1891, part de l'Engleman's Cañon, un peu au-dessus de Manitou Iron Springs (p. 505); il est long de 14 kil., avec une rampe de 16 0/0 en moyenne et de 25 0/0 au maximum. Le service ne commence pas avant juin. Le trajet dure env. 3 h., y compris la halte au **Halfway House* (env. 3000 m.; dîn. 75 c.), hôtel d'été agréable dans le *Ruxton Park*. — La route carrossable pour le sommet du Pike's Peak, longue de 27 kil., commence à *Cascade*, à 10 kil. de Manitou (chemin de fer, v. p. 505), et gravit la montagne en pente douce (voiture pour le sommet, en 8 h. aller et retour, $ 5 par pers.). — Le chemin cavalier (6 h. à pied ou à cheval; chev., $ 5) part de la station du chemin de fer à crémaillère et gravit la montagne par l'*Engleman's Cañon* (on ne saurait le manquer; guide inutile pour ceux qui ne sont pas novices). Un autre sentier long de 7 kil., mais qu'on ne prend guère aujourd'hui, part des *Seven Lakes* (p. 497).

Au sommet, une petite aub. d'été (dîn., $ 1) avec une grande lunette d'approche. *Coup d'œil superbe, qui embrasse d'innombrables cimes des Rocheuses et les plaines à perte de vue. Au S. on aperçoit: les Spanish Peaks (p. 500) et la chaîne grandiose de Sangre de Cristo avec le Blanca Peak (p. 500); au N. le Long's Peak (p. 485); plus loin, le Mt. Lincoln (au N.), le Gray's Peak, le Mt. Bross, et les montagnes plus rapprochées (v. p. 497). Denver, Pueblo, Colorado Springs et Manitou sont également visibles.

DE COLORADO SPRINGS À CRIPPLE CREEK, 46 M., *Colorado Springs & Cripple Creek District R. R.* en 2 h. 3/4 (prix, $2.75; billet d'aller et retour, valable pour 10 j., $5, ou pour les passagers des trains directs du Transcontinental, $2.75); il y a des voitures directes de Denver à Cripple Creek, et des wagons d'observation depuis Colorado Springs. Cette ligne, dite Short Line, relie Colorado Springs au **Cripple Creek Gold District**, le district des mines d'or, en offrant des vues splendides. Les ouvrages d'art en sont très intéressants. Elle serpente en montant au bord du Cheyenne Cañon et traverse neuf tunnels. — Au delà de Colorado Springs, le train monte le long du *North Cheyenne Cañon* (p. 497) jusqu'à (7 M.) *Point Sublime* (2182 m), en offrant de belles échappées sur le Cañon, Colorado Springs et le *Crescent Lake*. A dr., sur la hauteur, la chute dite *Silver Cascade Fall*. — De la voie on aperçoit beaucoup de campements d'été au bord des torrents (pêche de la truite). On passe plus loin au-dessus du South Cañon (p. 497). 11 M. *Fairview* (2416 m). 15 M. *St. Peter's Dome*; 18 M. *Duffields*, et (21 M.) *Summit* (3023 m), d'où la vue est belle. — Près de (30 M.) *Clyde* (à 6 kil. de Seven Lakes, p. 497) est le *Cathedral Park*, avec des formations fantastiques de rochers et une caverne de glace. — 40 M. *Cameron*, point de jonction du Midland Terminal Railway pour *Divide* (p. 505); puis notre ligne se bifurque, l'embranch. de dr. traverse le col dit *Hoosier Pass* (3160 m) pour descendre subitement sur (46 M.) Cripple Creek (v. ci-dessous), tandis que l'embranch. de g. traverse un col plus bas à (45 M.) *Victor* (The Baltimore, $ 2 1/2), petite ville de mineurs (4986 hab.). Bonnes vues des deux cols sur le versant O. du Pike's Peak (p. 498) et sur la chaîne du Sangre de Cristo (p. 503).

Cripple Creek (2990 m.; *National Hotel*, 150 ch. dep. $ 2), qui ne comptait qu'un «blockhaus» en 1891, est auj. une ville de 10148 hab. et le centre d'un des plus importants districts de mines d'or du monde. La valeur de l'or extrait ici par année s'élève à env. 20 millions de doll. Tramway électr. pour *Victor* (v. ci-dessus). Un tour (25 c.) avec les lignes dites «High Line» et «Low Line» permettra de se faire une bonne idée des campements de mineurs du district.

Le **Monument Park** (*Monument Hot.*), région semée de rochers de grès curieusement rongés par les intempéries, et semblable au Jardin des Dieux (p. 498), se visite de Colorado Springs par la route carrossable (14 kil.; voiture, $6 à 8), ou bien en chemin de fer jusqu'à Edgerton (p. 496), à 10 min. du parc.

On peut, en outre, visiter aux environs de Colorado Springs les points suivants: *Bear Creek Cañon*, à 5 kil. à l'O.; *My Garden*, à 6 kil. 1/2 au S.-O., sur le versant du Cheyenne Mt. (vue); *Templeton's Gap* et *Colorado Springs Garden Ranch*, à 7 kil. au N.-E.; ainsi que *Blair Athol*, charmante vallée au N. de Glen Erie (p. 498).

Le train court ensuite au S.; à dr., le *Cheyenne Mt.* (p. 497); à g. la prairie s'étend à perte de vue; stations sans importance.

119 M. **Pueblo** (1423 m.; hôt.: *Union Depot Hotel & Restaurant*, $3, dîn. 75 c.; *Imperial*, *Maine*, $3 à 4; *Royal*, *Southern*, $2), au confluent de l'*Arkansas* avec le *Fontaine qui Bouille Creek*, est une ville commerciale et manufacturière de 28157 hab., avec des fonderies et des aciéries. Le Mineral Palace, édifice dont le plafond est formé de 28 coupoles, contient des spécimens de tous les minéraux qu'on trouve dans le Colorado. Les environs sont riches en houille, en minerai de fer, etc.

De Pueblo, le Denver & Rio Grande Railroad continue sur (210 M. de Denver) *Trinidad*, où il débouche dans la ligne principale de l'Atchison, Topeka & Santa Fé Railroad (v. p. 487).

Cuchara Junction (1812 m.), à 170 M. de Denver, est le point de jonction pour la BRANCHE DE SILVERTON du Denver & Rio Grande R. R., qui forme une partie du tour dit: «Around the Circle» (v. p. 487). Entre Cuchara

et (191 M.) *La Veta* (2143 m.), bon coup d'œil à g. (S.) sur les *Spanish Peaks* (4154 m. et 3880 m.), pics isolés. — 199 M. *Ojo* (pron. ôho); le train commence à monter au ***Veta Pass** (2864 m.); la rampe est si raide, qu'on accroche deux locomotives au train (rampe extrême, 11°/o); l'établissement de la voie a présenté de grandes difficultés, surtout à la *Mule-Shoe Curve.* A dr. s'élève le *Veta Mt.* (3408 m.). Le train redescend dans la ***Vallée de San Luis** ou le *San Luis Park*, le plus grand parc naturel du Colorado (p. 468), long de 1600 kil., large de 100 kil. et situé à env. 2100 m. d'altitude; il est entouré de montagnes hautes de 3300 à 4300 m. — 212 M. *Placer* (2565 m.); 228 M. *Garland* (2420 m.). A dr. se dresse la triple cime de la *Blanca Peak* (4412 m.), la pointe la plus au S. de la chaîne de Sangre de Cristo et la plus haute des Rocheuses. — 252 M. **Alamosa** (2301 m.; *buffet;* hôt.: *Victoria*, $3), petite ville de 1141 hab., sur le *Rio Grande del Norte*, est le point de jonction de lignes pour (70 M.) *Creede*, ainsi que pour *Villa Grove* et *Salida* (p. 505). [La ligne pour Creede monte le long du Rio Grande del Norte. — 17 M. *Monte Vista* (2338 m.; Blanca, $2 à 3); 31 M. *Del Norte* (2403 m.; Windsor Ho., $2); 47 M. *South Fork.* Le train traverse ensuite le **Wagon Wheel Gap*, gorge pittoresque avec les (61 M.) *Hot Springs* (hôtel, $ 2½). — 70 M. **Creede** (*Zomp*, $2), ville de 938 hab., fondée seulement en 1891, comptait alors 7000 hab. et a produit en 1892, avant l'épuisement des mines, de l'argent pour une somme de 4 millions de doll.]

D'Alamosa la ligne tourne au S. — 266 M. *La Jara* (pron. hâra; 2321 m.); 272 M. *Manassa*, une colonie de Mormons. — 280 M. *Antonito* (2406 m.; hôt.: Palace, $2) est le point de jonction d'une ligne au S. pour (91 M.) *Española* et (125 M.) *Santa Fé* (p. 489).

[La ligne pour Española et Santa Fé entre dans le territoire du *Nouveau-Mexique* (p. 489) à (23 M.) *Palmilla* et traverse un district surtout habité par des Mexicains qui parlent espagnol. — 65 M. *Barranca;* omnibus pour les (18 kil.) sources thermales d'*Ojo Caliente.* — 6 M. plus loin, la ligne entre dans le **Comanche Cañon.* — 72 M. *Embudo* (1775 m.), sur le Rio Grande del Norte (v. ci-dessus), est le point de départ pour une visite du (30 kil.) *Pueblo de Taos*, une des villes les plus intéressantes et les mieux conservées des Indiens Pueblos (p. 490). Grande fête le 30 septembre. Dans la semaine du carême, la corporation des frères pénitents dits «Hermanos Penitentes», une sorte de secte de flagellants, s'y livre à ses pénitences. — 92 M. *Española* (1705 m.). Sur l'autre rive du Rio Grande, l'ancienne ville mexicaine de *Santa Cruz*, avec une église datant du XVIe s. Excursions de là au (6 kil.) *Pueblo San Juan*, au *Pueblo Santa Clara*, au Pueblo de Taos (v. ci-dessus), etc. — 125 M. *Santa Fé* (p. 489).]

La ligne de Silverton quitte ensuite la vallée de San Luis et monte peu à peu vers les *Conejos Mts.* («Conehos»), en traversant à plusieurs reprises la frontière du *Nouveau-Mexique* (p. 489) et du Colorado. — 306 M. *Sublette;* la ligne contourne ensuite la *Phantom Curve*, qui doit son nom aux bizarres rochers de grès semés le long de la voie; à g., dans le bas, la *vallée de Los Piños.* — La ligne monte ensuite par d'innombrables lacets, passe au delà de (309 M.) *Toltec* dans un tunnel et s'engage dans l'imposante ***Toltec Gorge**, à 450 m. au-dessus du fond de la vallée (on en a le meilleur coup d'œil du pont aussitôt après le tunnel; immédiatement au delà de ce pont, à g., un *monument du président Garfield*, p. 295). — 331 M. *Cumbres* (3085 m.), où la ligne atteint la hauteur du col des *Mts. Conejos* ou *San Juan*, et redescend ensuite. — 344 M. *Chama* (2397 m.; buffet, dîn. 75 c.). — 390 M. *Pagosa Junction;* embranch. pour (31 M.) *Pagosa Springs* (2168 m.; hôtel), avec des sources thermales (60° C.). — 401 M. *Arboles* (1835 m.). — 426 M. *Ignacio*, où il y a une réserve (reservation) des Indiens Utes. — 452 M. **Durango** (1987 m.; hôt.: *Strater Ho.*, dep. $2; *Palace*, *Inter-Ocean*, $2), ville florissante de 3317 hab., sur le *Rio de las Animas*, est le centre commercial du Colorado du S.-O.

[De Durango, on peut continuer, si l'on veut, le «Circle» (p. 499) au moyen du *Rio Grande Southern R. R.*, qui rejoint la ligne principale à *Ridgway* (p. 501). Cette ligne passe au *Fort Lewis*, franchit la ligne faîtière d'Animas à (21 M.) *Cima* (2620 m.) et redescend à (40 M.) *Mancos*,

dans la *vallée de Mancos.* De là un sentier conduit aux (30 kil.) célèbres **habitations de falaisiers du Mancos Cañon**, vestiges des anciens falaisiers (pour les guides et les chevaux, s'adresser à l'agent du chemin de fer à Mancos). V. «The Land of the Cliff Dwellers», par F. H. Chapin. — 47 M. *Millwood* (2331 m.); la ligne croise la *Chicken Creek Divide* (ligne de faîte) et redescend ensuite à (60 M.) *Dolores* (2123 m.; hôtel) par le *Lost Cañon.* De là, le train remonte, par la *vallée de Dolores* et l'étroit *Dolores Cañon* à (96 M.) **Rico** (2664 m.; *Enterprise Hotel*, $ 2$^1/_2$), ville de 811 hab., avec des mines, au cœur des *San Miguel Mts.* — La ligne monte (rampe, 11⁰/₀) au (110 M.) **Lizard Head Pass** (3126 m.) et redescend à pic de l'autre côté des San Miguel Mts., en passant au (113 M.) **Trout Lake* (2989 m.; hôtel) et en traversant (117 M.) l'*Ophir Loop* (2812 m.) par des lacets en grand nombre, des ponts de fer et des fissures de rocher. — 124 M. *Vance Junction* (2475 m.), d'où un embranchement passe à la grande *Keystone Placer Mine* et à (8 M.) **Telluride** (2672 m.; *Sheridan*, $ 3), ville minière bien située de 2446 hab. — 136 M. *Placerville* (2225 m.; hôtel); le train franchit la (149 M.) ligne faîtière *(Dallas Divide;* 2742 m.) de la *Horse-Fly Range*, une ramification des *Uncompahgre Mts.* (p. 504) et descend ensuite dans la **Dallas* ou *Pleasant Valley*, vallée fertile, entourée de cimes neigeuses. — 154 M. *High Bridge* (2428 m.). — 162 M. *Ridgway*, v. ci-dessous.]

Au delà de Durango, la route dite Silver ou «Rainbow» Route tourne au N. et suit le *Rio de las Animas.* Au delà de (459 M.) *Trimble Hot Springs* (2027 m.; Hermosa, $ 3), la vallée se rétrécit. — 469 M. *Rockwood*, où l'on atteint l'**Animas Cañon*, belle gorge, dont les parois sont hautes de 150 m. d'un côté de la voie et forment de l'autre un précipice profond de 390 m. Au sortir du Cañon, à dr., les singuliers *Needle Mts.* La ligne traverse le joli petit *Elk Park;* à g. s'élève le *Garfield Peak* (3701 m.). — 497 M. **Silverton** (2810 m.; *Grand Hotel*, $ 3), petite ville minière (1360 hab.), station terminus de cet embranch. du Denver & Rio Grande R. R., est admirablement située dans le *Baker Park*, près du pied du *Sultan Mt.* (4117 m.), une des cimes les plus imposantes des San Juan Mts.

Le train continue sur les rails du *Silverton Railway*, ligne dont le tracé est d'une hardiesse sans pareille, et qui, franchissant le *Red Mt.* (4067 m.), monte à (16 M.) *Red Mountain*, petite ville minière. La ligne, décrivant des lacets innombrables, atteint à la fin une hauteur de 3427 m. (613 m. au-dessus de Silverton). Le paysage est des plus grandioses; en haut, *vue admirable. La descente est presque aussi rapide que la montée. Il y a des mines en grand nombre.

A Red Mountain, on quitte le train et l'on va en omnibus (stage) à (12 M., en 2 h. $^1/_2$) *Ouray.* La route est bonne, la contrée superbe. A g. s'élève le *Mt. Abrahams* (3843 m.). On passe au *Bear Creek Fall*, chute haute de 75 m., et à l'**Uncompahgre Cañon.* A Ouray, on rejoint le Denver & Rio Grande Railroad.

Ouray (2355 m.; hôt.: **Beaumont Hotel*, $ 3; *Wilson*, $ 2$^1/_2$, ch. dep. $ 1), ville de 2196 hab., avec des mines, est très fréquentée pour ses environs grandioses et ses sources thermales. Au S. s'élèvent le *Mt. Hardin* et le *Mt. Hayden;* au N.-O., l'*Uncompahgre Peak* (4398 m.). — Ouray est à 36 M. de *Montrose* (p. 504) sur le Denver & Rio Grande R. R. La ligne passe au confluent de l'*Uncompahgre* et du *Dallas*, à (10 M.) *Ridgway* (2135 m.; hôt.: Mentone, $ 3 à 4; v. ci-dessus), et plus loin, à la vieille agence de (22 M.) *Los Piños* et au (26 M.) *Fort Crawford.*

Notre ligne se détache à dr. (O.) de celle pour Trinidad (p. 499) et remonte la rive g. de l'*Arkansas.* A dr., beau coup d'œil sur le Pike's Peak (p. 498), qui se montre au-dessus des montagnes plus basses. — 152 M. *Florence,* avec de grandes sources de pétrole et des appareils de sondage (derricks). Embranch. sur (49 M.) *Cripple Creek* (p. 499), par (43 M.) *Victor* (p. 499), à travers un district minier

161 M. **Cañon City** (1630 m.; hôt.: *Strathmore*, $3; *St. Cloud*, $2½; *Hot Springs Hotel*, à 3 kil. à l'O., $2 à 3), petit bain (3775 hab.), fréquenté pour ses eaux thermales, qui jaillissent à 3 kil. à l'O. de l'embouchure de la Royal Gorge. 16 kil. plus loin se trouve le *Dawson's Camp*, mine d'or découverte récemment. — La ligne passe entre l'Hot Springs Hotel (à g.) et la *maison pénitentiaire* (à dr.) et s'engage dans le ***Grand Cañon de l'Arkansas**, défilé grandiose long de 13 kil. dont les rochers de granit à pic laissent à peine assez de place à la route et au fleuve mugissant. Au passage le plus étroit, dit *Royal Gorge*, où le train s'arrête une ou deux min., les rochers s'élèvent à près de 800 m.; la ligne passe ici sur un pont, dont les supports sont fixés dans les parois lisses du Cañon.

Au sortir de la gorge, la ligne suit constamment le cours écumeux de l'Arkansas, en passant à des rochers et à des écueils fantastiques. Plus loin, en face, la vue s'ouvre sur la Sangre de Cristo Range (p. 503), belle chaîne couverte de neige; à g., la *Broadside Range*. En deçà de Salida, au N.-O., se dressent les trois pics dits «Collegiate Peaks»: *Mts. Harvard*, *Yale* et *Princeton* (v. p. 486).

216 M. **Salida** (2150 m.; hôt.: *Monte Cristo*, à la gare, $3; *Palmer Ho.*, dans la ville, au delà du fleuve, $2), petite ville de 3722 hab., dans un beau site, avec une vue grandiose sur les montagnes (au S., les cimes N. de la chaîne de Sangre de Cristo; au S.-O., les Mts. Ouray et Shavano; au N.-O., les Collegiate Peaks). Le meilleur point de vue est sur la petite hauteur au-dessus de la gare (½ h., sentier à pic).

De Salida, on peut continuer le voyage par deux lignes différentes du Denver & Rio Grande R. R., qui se rejoignent à *Grand Junction* (p. 504). Le chemin de fer à voie étroite (à g.) franchit le *Marshall Pass* (p. 503), un des cols les plus élevés de la croupe principale des Rocheuses, tandis que le chemin de fer à voie normale, avec des wagons directs (p. 496), passe par *Leadville Junction*. Cette ligne se confond à plusieurs reprises avec celle du Colorado Midland Railway (R. 93 *B*).

De Salida à Grand Junction, par Leadville Junction, 235 M., chemin de fer en 9 à 10 h. — La ligne tourne au N.; à g., le *Mt. Shavano* (4343 m.). — 7 M. *Brown's Cañon*; 18 M. *Nathrop* (2347 m.); 26 M. *Buena Vista* (p. 486). A g., les Collegiate Peaks (p. 486). — 43 M. *Granite* (2728 m.; v. p. 487), le meilleur point de départ pour les *Twin Lakes* (p. 487), un des plus beaux endroits du *South Park*. — 56 M. *Malta* (2922 m.); embranch. sur (4 M.) *Leadville* (p. 505). — 60 M. *Leadville Junction*. — 66 M. *Tennessee Pass* (3184 m.); la voie croise dans un tunnel la ligne de faîte continentale et commence à descendre vers le Pacifique. A g., le *Mt. Massive* (4360 m.), au pied duquel se trouve l'*Evergreen Lake*. — Un peu en deçà de (74 M.) *Pando*, à g., une bonne vue du *Mountain of the Holy Cross* (p. 486). Bientôt après, le train traverse le *Red Cliff Cañon*, gorge courte, mais belle. 79 M. *Red Cliff* (2644 m.). — 5 M. plus loin, l'*Eagle River Cañon*, où l'on aperçoit les ouvertures des mines et les cabanes des mineurs contre les rochers, à une hauteur vertigineuse (600 m.). — Près de (87 M.) *Minturn*, un rocher qui doit à sa forme le nom de *Lioness* (lionne). — 104 M. *Wolcott*, d'où des omnibus vont à (70 M.) *Steamboat Springs* (sources minérales). — 33 M. *Dotsero*, au confluent de l'*Eagle* et du *Grand River*; le train s'en-

gage ensuite dans le **Cañon du Grand River*, belle gorge, longue de 26 kil. dont les parois de rocher s'élèvent à une hauteur de 600 à 750 m. Trois tunnels; le dernier, long de 400 m. — 146 M. *Glenwood Springs* (p. 506). Embranch. sur (41 M.) *Aspen* (p. 506). Au S.-E. s'élève le *Mt. Sopris* (3956 m.). — Le train continue à suivre la rive g. du Grand River. — 158 M. *Newcastle* et de là à (235 M.) *Grand Junction*, v. p. 506.

De Salida, le CHEMIN DE FER À VOIE ÉTROITE se dirige d'abord au S.-O. — 220 M. *Poncha* (2281 m.; hôt.: Poncha Hot Springs Hotel, Jackson Ho., $ 2), avec des sources thermales (32 à 85° C.); embranch. sur (11 M.) *Monarch*. — 226 M. *Mears Junction* (2573 m.).

Embranch. au S. sur (74 M.) *Alamosa* (p. 500), par des paysages pittoresques et avec de belles échappées (à g.) sur la **Sangre de Cristo Range**, avec les *Three Tetons* (p. 488), le *Music Peak* (4053 m.) et le *Blanca Peak* (p. 500).

La ligne monte rapidement en décrivant une série de courbes hardies avec de belles échappées de tous côtés sur les montagnes colossales, jusqu'au col dit ***Marshall Pass** (3312 m.), un des cols les plus élevés au-dessus de la croupe principale des Rocheuses. La vue embrasse le *Mt. Ouray* (4392 m.) qui se dresse à dr., non loin de la ligne, et la chaîne de Sangre de Cristo, au S.-E. Il y a de la neige toute l'année.

La première partie de la descente est très rapide; la ligne fait un grand nombre de coudes violents (il est interdit de rester sur la plate-forme). — 259 M. *Sargent* (2586 m.). Plus loin, une bruyère déserte. — 278 M. *Parlin* (2425 m.); le train traverse à plusieurs reprises le cours tortueux du *Tomichi*. — 290 M. **Gunnison** (2342 m.; *La Veta Hotel*, avec le restaur. de la gare, $ 3; dîn., 75 c.), petite ville de 1200 hab., est le lieu d'entrepôt d'un riche district minier.

Embranchement sur (28 M.) **Crested Butte** (2708 m.; *Elk Mountain Ho.*, $ 2), petite ville entourée de mines de houille, d'argent et d'or. Elle doit son nom à la montagne qui la domine. Non loin à l'O., les belles formes des **Elk Mts.** («Montagnes des Elans»), riches en gibier, s'élèvent de la plaine.

La ligne continue d'abord sur la rive dr., ensuite sur la rive g. du *Gunnison River*. — 316 M. *Sapinero* (2210 m.); un embranchement traverse le **Lake Fork Cañon* et mène à (37 M.) *Lake City*, non loin du beau *lac San Cristobal*. — On accroche au train un wagon d'observation (vue) pour le passage du ***Black Cañon** ou la *grande gorge du Gunnison* (15 M.), qui l'emporte encore sur la Royal Gorge à plusieurs égards. On remarque surtout le *Chippeta Fall*, belle chute (à dr.), et la **Currecanti Needle*, haute aiguille de rocher avec un mât de pavillon, à peu près au milieu du Cañon. Le fleuve, que le train franchit à plusieurs reprises, présente tantôt des rapides bouillonnants, tantôt un cours paisible. A l'extrémité du Cañon, la ligne quitte le Gunnison et s'engage dans le Cañon romantique du **Cimarron*, affluent du premier fleuve. — 329 M. *Cimarron* (2103 m.; buffet); le train monte à pic au (335 M.) *Cerro Summit* (2429 m.) et redescend ensuite presque aussi rapidement au Gunnison inférieur. Le paysage est désert. — 343 M. *Cedar Creek*

(2059 m.). — 352 M. *Montrose* (1766 m.; Belvedere Hotel, $ $2^1/_2$, avec le restaur. de la gare); embranch. sur Ouray (p. 501). Au S.-O. (à g.) se montrent les *Uncompahgre Mts.,* avec l'*Uncompahgre Peak* (4398 m.), leur cime la plus élevée. — 374 M. *Delta* (1519 m.); embranch. sur *Paonia* et (44 M.) *Somerset.* La ligne traverse le Cañon du Gunnison inférieur, avec des rochers de grès polis et bizarres. — Au-dessous de (398 M.) *Bridgeport,* le train passe dans un tunnel long de 660 m.; en deçà de Grand Junction, il franchit le *Grand River,* immédiatement en amont de l'embouchure du Gunnison.

424 M. **Grand Junction** (1397 m.; *buffet;* hôt.: *Buena Vista, Grand,* $ 2), point de jonction des lignes de Denver et du Colorado Midland (p. 506). A *Salida,* par Leadville Junction, v. p. 502. — La ligne suit la rive g. du *Grand River* (à dr., les *Little Book Cliffs,* rochers fantastiques) et traverse le *désert du Colorado,* région dénudée. — 458 M. *Utah Line;* la ligne entre dans le territoire d'*Utah* (p. 468). A g., au loin, les *La Sal* et *San Rafael Mts.;* à dr., les *Roan* ou *Book Mts.* (2100 à 2700 m.), avec leurs rochers bigarrés. — 480 M. *Cisco.* — 530 M. *Green River* (1241 m.); la ligne franchit le fleuve et monte ensuite en pente douce vers la Wasatch Range. — 555 M. *Lower Crossing* (1412 m.); la ligne traverse le bras S. du *Price River.* — 595 M. *Price* (1696 m.); 602 M. *Helper* (buffet).

606 M. *Castle Gate* (1880 m.); le train s'engage dans le ***Castle** ou **Price River Cañon**; à l'entrée de cette gorge, deux rochers de grès hauts de 140 à 150 m. qui laissent à peine assez de place au fleuve et à la voie. — 620 M. *Colton* (2192 m.). — 627 M. *Soldier Summit* (2277 m.), où l'on atteint la hauteur du col des **Wasatch Mts.** — Descente à pic sur (633 M.) *Clear Creek* (1905 m.). — 652 M. *Thistle* (1537 m.); embranch. sur *Manti* (p. 509), *Salina* et (132 M.) *Marysvale;* puis, le train traverse le *Spanish Fork Cañon,* jolie petite gorge, dont il sort pour entrer dans la belle *vallée d'Utah* (p. 507). Au S. s'élève le *Mt. Nebo* (3660 m.). — 667 M. *Springville* (1392 m.), d'où un embranch. qui traverse la *vallée de Goshen* en serpentant beaucoup mène à (43 M.) *Silver City,* dans le district minier de Tintic (p. 509). A g., le *lac d'Utah,* dominé par les *Oquirrh Mts.* — 672 M. *Provo* (1382 m.), petite ville de Mormons florissante (6185 hab.) sur le *Provo River,* un peu en amont de son embouchure dans le lac d'Utah. Embranch. sur (26 M.) *Heber* (Het Pots Hotel), avec des sources thermales («Hot Pots»). — 688 M. *Lehi* (1386 m.; p. 509). A g. coule le *Jordan,* cours d'eau insignifiant qui relie le lac d'Utah avec le Grand Lac Salé (p. 509). — 706 M. *Bingham Junction* (1336 m.). En deçà de Salt Lake City, on aperçoit à dr. le tabernacle et le temple des Mormons.

716 M. **Salt Lake City** (1290 m.), v. p. 506.

Le train court ensuite au N. non loin du Grand Lac Salé (Great Salt Lake), à g.; à dr., les Wasatch Mts. Dans le lac, l'*Ante-*

lope Island et plus loin le *Fremont Island.* — 725 M. *Wood's Cross;* 731 M. *Farmington;* 735 M. *Kaysville;* 738 M. *Layton.* — 746 M. *Hooper* ou *Roy* (1339 m.).

753 M. *Ogden* (1340 m.), v. p. 468.

B. Par le Colorado Midland Railway.

706 M. Chemin de fer, en 26 à 28 h. (prix, $ 18; wagon-lit, $ 5). Wagons directs jusqu'à San Francisco. Cette ligne («Pike's Peak Route») traverse aussi plusieurs beaux paysages.

De Denver à (75 M.) *Colorado Springs,* le trajet coïncide presque entièrement avec la route décrite ci-dessus (R. 93 *A*). Ensuite, la ligne s'oriente à l'O. — 78 M. *Colorado City* (p. 495); 81 M. *Manitou* (p. 498); 82 M. *Manitou Iron Springs* (1998 m.), point de départ du chemin de fer à crémaillère du Pike's Peak (p. 498). Puis, le train monte par l'***Ute Pass,** beau col, sur le versant du Pike's Peak. — 86 M. *Cascade Cañon* (2208 m.; buffet; Ramona, $ 3), point de départ de la route carrossable pour le Pike's Peak (p. 498); 87 M. *Ute Park* (2290 m.; Ute Hotel); 90 M. *Green Mountain Falls* (2359 m.; hôtel, $ $2^1/_2$ à $3^1/_2$). — 95 M. *Woodland Park* (2588 m.; hôtel), à l'extrémité supérieure de l'Ute Pass, avec un beau coup d'œil sur le Pike's Peak. — 100 M. *Manitou Park Station* (2582 m.), voiture à quatre chev. (coach) pour (11 kil.) **Manitou Park* (2287 m.; hôtel, $ 3, recomm.). — Au sortir de l'Ute Pass, le train franchit la (102 M.) *Hayden Divide* (2806 m.), une partie de la ligne de faîte continentale. Embranch. au S. sur (29 M.) *Cripple Creek* (p. 499; 1 h. $^3/_4$; wagons directs de Denver en 6 à 7 h.), par 23 M. *Victor* (p. 499). — Puis le train descend par (111 M.) *Florissant* (2486 m.), dans le **Granite* ou *Eleven Mile Cañon,* belle gorge, que traverse la *South Platte* aux flots rapides. La ligne atteint ensuite le *South Park* (p. 486). — 123 M. *Howbert* (2599 m.); 133 M. *Spinney* (2632 m.); 144 M. *Hartsel Hot Springs* (2711 m.; hôtel, $ 2 à $2^1/_2$), un des points les plus fréquentés du South Park. La ligne franchit le *Trout Creek Pass* (2850 m.) et descend à (176 M.) *Buena Vista* (p. 486), dans la vallée de l'*Arkansas.*— 194 M. *Granite Gate* (2733 m.); 201 M. *Snowden* (2838 m.).

213 M. **Leadville** (pron. leddeville; 3070 m.; *buffet;* hôt.: *Vendome,* $ 3 à 4; *Fifth Avenue,* ch. dep. $ 1; *Cottingham,* $ 2 à $2^1/_2$), une des villes les plus élevées du globe (12 455 hab.), au pied O. de la *chaîne du Moskito* riche en minerai, est le centre d'une exploitation grandiose de mines d'or, d'argent et de plomb.

Leadville a été fondée en 1859, sous le nom de *California Gulch.* Les lavoirs d'or ont été longtemps les plus productifs du Colorado. En 1876, on y découvrit de grands dépôts de chlorure d'argent et la population s'accrut quelque temps jusqu'à 30 000 hab. Le rendement annuel des mines d'argent s'élève à 15 millions de doll. et leur production totale jusqu'à ce jour à 250 mill. de doll.

Excursions intéressantes aux *Soda Spr gs,* sur le *Mt. Massive,* à 8 kil. à l'O., où mène un beau boulevard, et aux *Twin Lakes* (p. 487), à 22 kil. au S. — De Leadville à *Denver,* etc., par le Denver & Rio Grande Railroad, v. p. 486.

De Leadville le train monte rapidement à la croupe des *Saguache Mts.*, où il traverse la ligne de faîte continentale dans le (226 M.) *tunnel de Busk* (3336 m.) sous le **Hagerman Pass** (3517 m.). Puis, une descente à pic, en passant au *Hell Gate*. — 265 M. *Basalt* (2017 m.; buffet); embranch. sur (19 M.) *Aspen* (v. p. 503).

Aspen (2425 m.; hôt.: *Jerome*, ch. dep. $ 1), dans un beau site, au cœur des Rocheuses, est une florissante ville minière (3300 hab.). On y extrait surtout de l'argent et du plomb, mais on trouve aussi de l'or dans les environs.

Le train continue à descendre le long du *Roaring Fork*. — 296 M. **Glenwood Springs** (1760 m.; hôt.: **The Colorado*, $ 4 à 5, avec un beau parc; *Glenwood*, $ 2½ à 3½; *Kendrick's Cottages*, ch. dep. 75 c.), à l'embouchure du Roaring Fork dans le *Grand River*, est renommée depuis peu pour son beau site et ses sources thermales, qui jaillissent des deux côtés du Grand River. Elles ont une température de 45 à 60° C. et sont efficaces dans les cas de rhumatismes, de goutte et d'autres affections du sang et de la peau. Les bains sont parfaitement organisés; le grand bassin de natation, long de 195 m. et large de 33 m., a une température de 35°. Bains turcs naturels dans les *Vapor Caves* (grottes dont la température est de 40 à 43°). Embranch. sur (41 M.) *Aspen* (v. ci-dessus).

301 M. *Newcastle* (p. 503); 315 M. *Rifle* (1555 m.); 332 M. *Parachute;* 345 M. *De Beque*. — 378 M. **Grand Junction** (p. 504); le train passe sur les rails du *Rio Grande Western Railway;* de là à (670 M.) *Salt Lake City* et à (706 M.) *Ogden*, v. p. 468.

Salt Lake City.

Gares: *Rio Grande Western Railway Depot* (pl. A 2), au coin des 2nd et 5th West Strs.; *Oregon Short Line R. R. Depot* (pl. A 2), au coin des South Temple et 3rd West Strs.; *Salt Lake & Los Angeles Railway Depot* (pl. A 2), 1st South Str.

Hôtels: *Knutsford* (pl. a; C 2-3), au coin des Third South et State Strs., dep. $ 4; *Kenyon* (pl. b; C 2), au coin des Main et Second South Strs., dep. $ 2½, ch. dep. $ 1; *New Wilson* (pl. c; C 2), Second South Str., ch. dep. $ 1; *Cullen* (pl. d; B 2), même rue, dep. $ 2; *Grand Pacific* (pl. f; A 2), au coin des South Temple et Third West Strs.

Tramways (électriques) dans les rues principales (5 c.).

Poste (*Post Office;* pl. B 2), au coin de West Temple Str. et de 2nd South Str.

Une course d'orientation (2 h.; 50 c.) avec les voitures dites «Seeing Salt Lake City Observations Cars» (v. p. 15) permettra de se faire une bonne idée générale de la ville. Départ t. l. jours à 10 h. du mat. et à 2 h. de l'après-midi du coin des 2nd South et Main Strs., avec halte aux hôtels principaux.

Rues. Salt Lake City est construite en échiquier. Le TEMPLE BLOCK (pl. B 1-2) forme le centre de la ville; les rues qui l'entourent se nomment: *North Temple*, *West Temple*, *South Temple*, et *East Temple Streets*. Les rues au N. de North Temple Str. s'appellent: 1st North Str., 2nd North Str., etc.; celles à l'O. (West) de West Temple Str.: 1st West Str., 2nd West Str., etc.; il en est de même pour South et East Temple Strs. Chaque bloc de maisons est long de ⅛e de M. (200 m.). First East Str. s'appelle auj.

SALT LAKE CITY

1 : 36.300

0 500 1000 2000 3000 Feet

0 100 200 400 600 800 Metres

San Francisco, Ogden
Farmington, Hot Springs
Ensign Peak
Saltair, Garfield Beach
Ogden
Los Angeles
Ft. Douglas
Univ. of Utah

Third North Ave.
Second North Avenue
First North Avenue
North Temple St.
South Temple Street
First South Street
Second South Street
Third South Street
Fourth South Street
Fifth South Street
Sixth South Street
Seventh South Street
Eighth South Street
Ninth South Street

West Street
Fifth West Street
Fourth West Street
Third West Street
Second West Street
First West Street
West Temple St.
Main St.
East Temple or State Street
Second East Street
Third East Street
Fourth East Street
Fifth East Street
Sixth East Street
Seventh East Street
Eighth East Street
Ninth East Street
Tenth East Street
Eleventh East Street
Twelfth East Street
Thirteenth East Street
University St.

Seventh Ave.
Sixth Ave.
Fifth Ave.
Fourth Ave.
Third Avenue
Second Avenue
First Avenue
A St. B St. C St. D St. E St. F St. G St. H St. I St. J St. K St. L St. M St. N St. O St. P St. Q St. R St. S St. T St.

Apricot St.
Center St.
N. Main St.
Wall St.
City Creek
Capitol
Capitol Grounds
Prospect Hill & Tower
City Cemetery
Rom. Cath. Cemetery
Newhouse Park
Fort Douglas Reservation
Mt. Olivet Cemet.

Union High Sch.
Sta.
Ore. Short L. R.R. Dep.
S.L. & O. Ry. Sta.
S.L. & L.A. Ry. Dep.
D. & R.G. R.R.
Temple
Tab.
Temp.
Ass. H.
Block
Latter-Day Saints Univ.
Lion Ho.
Bee Hive
Tith. Ho.
Young's Grave
N. Cathol.
N. Presbyt. Cath.
Des. News Off.
Coöp. Mer. Inst.
Mus.
Gardo Ho.
St. Mary's
Des. Nat. B.
S.L. Theat.
St. Mark's
County Jail
Police & Fire Dep.
Gr. Th.
1st Cong. Ch.
1st Church
All Hallows Coll.
Synag.
Trinity
Pioneer Park
Fed. Bldg.
St. Patrick's
Washington Square
City & County Bldg.
Holy Cross Hosp.
Salt Palace

A B C D E F
1 2 3 4
a b c d

State Str.; East Temple Str. porte aussi le nom de Main Str.; South Temple Str., celui de Brigham Str., et North Temple Str., celui de Jordan Str. Dans le quartier N.-E., les rues sont plus étroites et nommées différemment.

Salt Lake City (Cité du Lac Salé; 1331 m.), la *Sion* des *Saints des Derniers Jours* (Latter Day Saints) ou *Mormons*, ville de 53531 hab. et capitale de l'*Etat d'Utah*, est située à 3 kil. de la rive dr. du *Jordan River* (p. 504), qui relie le lac d'Utah au Grand Lac Salé, et sur un large plateau entouré de montagnes rapprochées (Wasatch Mts.) au N. et à l'E., tandis qu'elles sont éloignées de 32 kil. au S. et de 29 kil. au S.-O. Le Grand Lac Salé (p. 509) est situé à 19 kil. au N.-O. La ville est régulièrement construite et ses rues larges et plantées d'arbres, ainsi que ses maisons toujours entourées de jardins dans les beaux quartiers, lui donnent un aspect propret et riant.

Salt Lake City a été fondée en 1847 par 143 *Mormons*, conduits par *Brigham Young* (1801-1877), qui, expulsé de Nauvoo (v. ci-dessous en 1846, avait accompli un long et dangereux voyage à travers les plaines habitées par des Indiens. La contrée était alors un désert stérile, mais les Mormons la transformèrent en champs fertiles avec une colonie prospère, grâce à leur «zèle d'abeilles» (v. p. 468) et à leur système d'irrigation. Le *Territoire d'Utah* (Utah Territory) a été organisé en 1850; Brigham Young en fut le premier gouverneur et il y proclama le dogme de la polygamie en 1852. Une foule d'immigrants mormons afflua bientôt d'Europe, et malgré de fréquentes querelles avec le gouvernement des Etats-Unis, surtout à cause de la polygamie, la ville et le territoire se développèrent constamment. La ville comptait 8236 hab. en 1860, 12854 en 1870, 20768 en 1880 et 44843 en 1890. Depuis peu le nombre des «Gentiles» (non Mormons) s'est considérablement accru, ce qui a changé les conditions sociales à beaucoup d'égards et les a rendues plus difficiles. La polygamie n'existe plus légalement. Le territoire d'Utah a été élevé au rang d'Etat en 1896.

Joseph Smith (né en 1805 à Sharon, p. 140; m. 1844), fondateur du Mormonisme, demeurait à Manchester (N.-Y.) en 1820. Il prétendait que Dieu lui était apparu et l'avait chargé de la formation d'une nouvelle communauté religieuse plus parfaite que toutes les autres; en outre, une révélation divine lui avait indiqué le lieu où il trouverait l'histoire de la population aborigène de l'Amérique (p. 219), enfouie et inscrite en caractères antiques sur des tables de métal. Il traduisit ces dernières en anglais, toujours avec l'aide de Dieu, et les publia en 1830 sous ce titre: «Le livre de Mormon» (The Book of Mormon). En réalité, il avait utilisé le manuscrit d'un roman inédit, composé par le prédicateur presbytérien Spaulding en 1812, et que Smith, qui ne savait pas écrire, reçut en 1824 de Sidney Rigdon, un de ses adhérents. La nouvelle église dite «Church of Jesus Christ of Latter-Day Saints», fondée par Smith avec six membres à Fayette (N. Y.), le 6 avril 1830, et formant une sorte de société secrète, fit bientôt des prosélytes en grand nombre. Les Mormons émigrèrent en 1831 à Independence; expulsés de là, ils passèrent en 1833 à Far West (Mo.), et enfin en 1841 à Nauvoo (p. 382). Smith, ayant commis plusieurs méfaits, fut condamné à la détention et fusillé dans la prison avec son frère Hiram par une populace furieuse. Il eut pour successeur *Brigham Young* (v. ci-dessus). *Joseph F. Smith*, neveu du fondateur, est le président actuel de l'église des Mormons, qui a rétabli toute la hiérarchie biblique (apôtres, prophètes, conseil des Septante, grand pontife, anciens, évêques, prêtres, prédicateurs et diacres).

A peu près au centre de la ville, s'élève le Temple Block (pl. B 1-2), la place sacrée des Mormons. Il a 4 hect. de superficie, entourés d'un haut mur d'adobé (briques crues), et renferme le Tabernacle, le Temple et l'Assembly Hall. Entrée de 8 h. à 5 h.

Le Tabernacle (pl. B 2), construit de 1864 à 1867, est un énorm

édifice de forme ovale, long de 76 m., large de 45 m. et haut de 21 m. Le toit ressemble à une écaille de tortue et repose sur 44 piliers de grès.

L'INTÉRIEUR (ouv. t. l. jours de 8 h. à 5 h.), avec une des plus grandes voûtes non étayées du monde, peut contenir env. 12000 pers., dont plus de 8000 assises. Bien qu'il soit informe, ses proportions colossales le rendent imposant et il jouit d'une excellente acoustique. La nef est entourée d'une galerie sauf à l'extrémité O., où se trouve une chaire pour les prédicateurs, avec des sièges pour le chœur, etc., et un grand et bel orgue. Le culte (qui est public) a lieu t. l. dim. à 2 h. après midi; il y a, en outre, des concerts, des conférences et d'autres réunions.

A l'E. du Tabernacle, s'élève le ***Temple** (pl. B2), grand et bel édifice de granit, long de 56 m. et large de 30 m., bâti de 1853 à 1893 (frais de construction, 4 millions de doll.). Aux deux extrémités se trouvent trois tours pointues, dont la plus élevée (64 m.), au milieu de la façade principale (E.), est surmontée d'une statue colossale (haute de 4 m.) de Moroni, l'ange des Mormons, par *Cyrus E. Dallin.*

L'INTÉRIEUR (pas visible) est richement décoré. Le Temple est destiné aux mariages («sealings» c. à d. scellements pour ce monde et pour l'autre, ou pour l'éternité), aux baptêmes des décédés, à la prière, à la prédication, à l'enseignement, aux ordinations de prêtres, etc.

L'**Assembly Hall** (pl. B2), au S.-O. du Tabernacle, édifice de granit avec 3000 places, est consacré au culte. — A l'E., en face du Temple Block, la *Latter Day Saints University* (pl. C1-2; plus de 1000 étudiants). A l'angle S.-E. du Temple Block, s'élève le *Pioneer Monument*, érigé en 1897, avec une statue en cuivre de Brigham Young (p. 507).

SOUTH TEMPLE STREET s'étend à l'E. du Temple Block. Du côté S. de la rue, le grand édifice du journal dit *Deseret News* (pl. B2). A peu près enface, le *Tithing Office* et le *Tithing Storehouse* (pl. C2), où les Mormons paient leur dîme en produits naturels. Un peu plus loin, à g., le *Lion House* (pl. C2; au-dessus de l'entrée, un lion), une des maisons de Brigham Young, l'*«Office» du président de l'église des Mormons* et le *Bee Hive House* (pl. C2; édifice surmonté d'une ruche, symbole de l'Utah), une autre maison de Brigham Young. Du côté S. de la rue, la grande fabrique de chaussures et le magasin de nouveautés de la *Zion's Cooperative Mercantile Institution*; les bureaux du *Juvenile Instructor* et de l'*Historian of the Mormon Church,* deux journaux; et le *Gardo House* (pl. C2), ou l'*Amelia Palace,* en face du Bee Hive House. Un peu au N.-E., dans 1st Str., le *tombeau de Brigham Young* (pl. C2), entouré d'une grille en fer artistement travaillée.

A 10 min. au N. de là se trouve ****Prospect Hill*** (pl. C1), avec une tour, qui offre une excellente vue de la ville, de ses environs et du Grand Lac Salé. A l'E., le Fort Douglas (p. 509). — La vue est plus étendue de l'***Ensign Peak*** (1540 m.), un peu plus au N. (route carrossable jusqu'au sommet). Au N., le joli ***City Creek Cañon***.

Une description détaillée des autres quartiers n'est pas nécessaire. Au coin des State et 1st South Strs., le grand *Salt Lake Theatre* (pl. C2). Près du coin des Second South et State Strs., le

Grand Theatre (pl. C 2). Au S., sur le Washington Square, le *City and County Building* (pl. C 3), édifice grandiose; au N.-O. de là, le *Federal Building* (pl. B 3). On projette de construire un nouveau *Capitole,* dans les *Capitol Grounds* (pl. C 1) près du Prospect Hill (p. 508). Au N.-O. du Temple Block, sur l'Union Square, l'*école supérieure* (High School; pl. AB 1). A l'O., près du Jordan River (p. 507), l'*Agricultural Park* (au delà de pl. A 1). — Le *Palais de Sel* (Salt Palace; pl. C 4; tramway), au S. de la ville, sert à des concerts, à des représentations dramatiques, etc.

Sur un plateau (150 m. au-dessus de la ville), à 5 kil. à l'E., se trouve le **Fort Douglas** (au delà de pl. F 3), un poste militaire des Etats-Unis; on y va en tramway électrique (5 c.). Belle vue du Fort et de la route qui y conduit, parade et concert militaire t. l. après-midi. Sur la route, les bâtiments de l'*Université de l'Etat d'Utah* (800 étudiants).

Le ***Grand Lac Salé** *(Great Salt Lake)*, dont l'extrémité S.-E. se trouve à 19 kil. de Salt Lake City, est long de 114 kil. et large de 56 kil. au plus (superficie: 6110 kil. car.; lac de Genève, 582). Il reçoit plusieurs affluents, mais il n'a pas d'écoulement et le surplus des eaux s'évapore. Comme le prouvent les terrasses riveraines en grand nombre, ce lac est un petit reste du lac préhistorique de Bonneville, dont les eaux étaient douces ou à peu près, jusqu'à ce qu'il n'eût plus d'écoulement. Sa profondeur, qui varie périodiquement, est de 4 m. en moyenne, de 1 m. à peine sur de grands espaces et de 12 m. au maximum (v. p. 469). L'eau transparente, aux teintes splendides, surtout au soleil couchant, contient env. 25 % de sel pur (Atlantique, 3½ %; Mer Morte, 24 à 26 %) et l'on y surnage avec une facilité extraordinaire. Le poids spécifique de son eau est de 1,198 (Océan, 1,025). En s'y baignant, prendre garde que l'eau n'entre pas dans les yeux ou dans la bouche. Il n'y a dans ses eaux que quelques insectes, des crustacés et des plantes basses. Ses plus grandes îles sont l'*Antelope Island* et le *Stansbury Island* au S. Le lac se visite le mieux en prenant le *Salt Lake & Los Angeles R. R.* jusqu'à (14 M.) *Saltair* (hôtel), avec des bains bien organisés.

L'efficacité des *Warm Sulphur Springs* (sources thermales d'eaux sulfureuses) et des *Beck's Hot Springs*, à 3 kil. plus loin, attire beaucoup de baigneurs.

Excursions intéressantes dans les *Wasatch Mts.:* au *Big Cottonwood Cañon;* au *Little Cottonwood Cañon;* au *Weber Cañon* et à l'*Ogden River Cañon* (p. 469), au N.; à l'*American Fork Cañon* et au *Provo Cañon*, à l'E. de l'Utah Valley, au S.

De Salt Lake City à Calientes, 337 M., *San Pedro, Los Angeles & Salt Lake Railway* en 20 h. (prix, $ 11.80; wagon-lit jusqu'à Modena, $ 2½). On projette de prolonger cette ligne jusqu'à Los Angeles (p. 429). — Le train se dirige au S. 29 M. *Lehi Junction;* embranch. au S.-O. sur (50 M.) *Tintic Junction*, dans le district minier d'Ophir et de Tintic. 47 M. ½ *Provo* (p. 504); on croise le Rio Grande Western Railway. — 88 M. *Nephi;* embranch. au S.-E. sur (42 M.) *Manti* (p. 504). — 132 M. *Lynn Junction*, où notre ligne se soude à celle de Salt Lake City, par Tintic Junction (v. ci-dessus). — 222 M. ½ *Milford;* 257 M. *Lund*, d'où des omnibus mènent t. l. jours au S. à (100 M.) *St. George* (env. 850 m.; Daggett Ho., recomm.), ville de 2500 hab. entourée de montagnes (*Pine Valley Range*, env. 3000 m.). Avec de la persistance on peut pousser de là au N.-E. jusque dans la belle vallée du *Virgin River Supérieur*, encore peu fréquentée, qui se rétrécit au-dessus de *Tokerville* (Stapley Ho.; 20 M. au N.-E. de St. George) pour former une gorge sauvage et romantique aux teintes superbes. Cette vallée se bifurque en deux ramifications: le *Mukoontoweap* et le *Paroonuweap*, près du *Great Temple Butte* (2286 m.), groupe de rochers grandiose, au pied duquel s'étend *Springdale*, une colonie de Mormons. — 287 M. *Modena;* omnibus 3 fois par sem. pour (60 M.) St. George (v. ci-dessus). — 337 M. *Calientes.*

94. San Francisco.

Arrivée. Les voyageurs qui arrivent en *chemin de fer* du N., de l'E. et du S., quittent le train à *Oakland* (p. 472) et atteignent San Francisco à l'*Union Ferry Depot* (pl. G 2), à l'extrémité N.-E. de Market Str., où il y a des fiacres (50 c.), des omnibus des hôtels (50 c.) et des tramways funiculaires, électriques et à chevaux (5 c). Le débarcadère des *bateaux à vapeur* en est tout près. — La seule *gare* dans la ville est celle du *Southern Pacific Railroad* (pl. G 5), au coin des 3rd et Townsend Strs., pour le Menlo Park, Santa Clara, Santa Cruz, San José, Tres Piños, Monterey, Paso Robles, etc. (v. p. 521).

Hôtels: *Fairmont* (pl. k, F 3; qui sera ouv. en 1905), grand édifice entre les rues California, Sacramento, Mason et Powell; **St. Francis* (pl. l, F 3; 450 lits), au coin de Powell Str. et de l'Union Sq., ch. dep. $ 2; *Palace* (pl. a, F 3), au coin des Market et Montgomery Strs., grande maison (1200 lits) avec une cour, ch. sur le devant dep. $ 3, ch. sur la cour (peu agréable) dep. $ 2. — **Occidental* (pl. f, F 3), au coin des Montgomery et Bush Strs., fréquenté par les officiers, dep. $ 3, ch. dep. $ 1; *California* (pl. b, F 3), Bush Str., 416; *Richelieu*, Van Ness Av., 1012; *Granada*, Sutter Str., 1000. — Moins prétentieux: *Lick House* (pl. e, F 3), au coin des Montgomery et Sutter Strs., ch. dep. $ 1; *Russ House* (pl. i, F 3), au coin des Montgomery et Pine Strs., dep. $ 2, ch. dep. $ 1; ces deux plutôt pour hommes; *Grand* (pl. d, F 3), dépendance du Palace Hotel, ch. $ 1 à 5; *Golden West*, Ellis Str., 74; *Princeton*, Jones Str.; *Argyle*, Van Ness Av., 1006; *Beresford*, Bush Str., 600, etc.

Hôtels de famille: *Colonial* (pl. m, E 3), au coin des Pine et Jones Strs.; *Plymouth* (pl. n, E 3), au coin des Bush et Jones Strs; *Savoy* (pl. o, F 3), au coin des Post et Mason Strs.; *Sequoia* (pl. p, E 4), au coin des Hyde et Geary Strs.; *Knickerbocker* (pl. q, D 3), Van Ness Av., 1606.

Restaurants (généralement bons et pas chers). Dans le *St. Francis*, *le Palace*, *l'Occidental*, le *California* et d'autres hôtels (v. ci-dessus); **Marchand*, au coin N.-E. des Geary et Stockton Strs. (pl. F 3), dîn. dep $ 1; *Poodle Dog*, Bush Str., 445, dîn. dep. $ 1; **Zinkand*, Market Str., 925; **Louvre*, au coin des Eddy et Powell Strs.; **Old Louvre*, O'Farrell Str., 1 (bière de Munich et de Pilsen); *Norman*, Bush Str., 411, pas cher; *Bay State Restaur.*, Stockton Str., 29; *Maison St-Germain*, O'Farrell Str., 35; *Maison Riche*, Grant Av., 104; *Terrace Garden*, Mason Str., 223-225; *Young Poodle Dog*, au coin des Eddy et Mason Strs. (pl. F 4); *Pup Rotisserie*, Stockton Str., 14; *Tortoni*, O'Farrell Str., 111; *Delmonico*, même rue, 112; *Jules*, Pine Str., 317 (bon vin de Californie); *Techau Tavern*, Mason Str., 113. — *Matias*, Broadway, 525, cuisine mexicaine; *La Madrileña*, O'Farrell Street, 273, cuisine espagnole. *Restaurants chinois* (v. p. 515): Jackson Str., 643; Dupont Str., 808. — Plutôt pour dames: *Vienna Model Bakery*, Sutter Str., 222; *Peacock*, Geary Str., 229; *Woman's Exchange*, Post Str., 26.

Cafés: *Swain's*, Post Str., 207; *Vienna Model Bakery*, v. ci-dessus; *Vienna Café*, O'Farrell Str., 133.

Tramways. Un excellent système de *Cable Cars* (funiculaires) et de tramways électriques (prix du trajet, 5 c., y compris les correspondances) traverse toutes les rues les plus importantes et neutralise les rampes souvent considérables. Visite intéressante de l'un des hangars aux machines des funiculaires («Cable Power-Houses»), p. ex.: au coin des Market et Valencia Strs. (pl. D 6). — Des *tramways à vapeur* (Steam Cars) vont de la Central Av. (B 3-4; 5 c.) au *Cliff House* (p. 516), en passant aux Sutro Heights (p. 516). — On fera une bonne course d'orientation (3 h. 1/2) dans la ville et ses environs en prenant la *voiture d'observation* (Observation Car; 25 c.). Départ 2 fois par jour du coin des Market et Montgomery Strs. (pl. F 3), en s'arrêtant à la Mission Dolores (p. 514), aux Affiliated Colleges (p. 514) et au Cliff House (p. 516).

Fiacres: à 1 chev. pour 1 M. 1 pers. 50 c., 2 pers. $ 1; à 2 chev. (hacks), $ 1 1/2 ou 2 1/2; 1 heure, 2 pers. $ 1, 4 pers. $ 3; chaque h. en sus, $ 1 ou 2. Les «Transfer Companies» (p. XXVIII) se chargent du transport des gros colis.

Lieux de divertissement: *Majestic Theatre* (pl. E 5); au coin des 10th

et Market Strs.; *California Theatre* (pl. F 3), Bush Str., 414; *Grand Opera House* (pl. F 4), Mission Str., 712; *Columbia Theatre*, Powell Str., entre les Eddy et Ellis Strs. (pl. F 4); *Alcazar* (pl. F 3-4), O'Farrell Str., 116; *Orpheum* (pl. F 4; théâtre des variétés), en face du précédent; *Tivoli Opera House* (pl. F 4), Eddy Str. (représentations d'opéras pas chères, mais très bonnes); *Fischer's Theatre*, O'Farrell Str., 122 (pl. F 4; vaudevilles). On fume dans ces trois derniers. — *Théâtres Chinois*, v. p. 515. — Les *Chutes*, à l'O. de la ville, Fulton Str., près de la 10th Av., sont très fréquentées (parc, théâtre, montagnes russes), etc. — *Courses de chevaux* (de nov. à mai), sur les pistes du California Jockey Club, à *Ingleside*, au S. des Affiliated Colleges (pl. A 7), à *Emeryville*, près d'Oakland (p. 472) et à *Tanforan*, dans San Mateo County. Courses de trotteurs, à *Alameda*. On va en 1 h. 1/2 de ch. de fer aux champs de courses de Pleasanton et de Petaluma (p. 518). — *Jeu de tennis* dans le Golden Gate Park (entrée libre). — *Sutro Heights*, v. p. 516.

Bains: d'eau de mer, aux *Sutro Baths*, Cliff House (p. 517); aux *Lurline Baths*, Larkin Str., près de Bush Str., et aux *Harbor-View Baths*, sur la plage près de Baker Str. — Bains turcs (Hammam): Grant Av., 11; Post Str., 222 et Sutter Str., 415.

Sociétés françaises: *Soc. Franç. de Bienfaisance mutuelle* (fondée en 1851), Post Str., 316 A; *Ligue Nationale Française*, Geary Str., 135 (avec bibliothèque, Stocton Str., au coin de Geary Str.); *Club Français*, California Str., 529; *Cercle Français*, Post Str., 336, etc. — *Hôpital Français*, Point Lobos Av., entre les 5th et 6th Avenues. — *Eglise Française de Notre-Dame*, Bush Str., près Grant Av. — JOURNAUX FRANÇAIS: *Le Franco-Californien* (quotidien); *L'Impartial Californien* (hebdomadaire).

Clubs: *Pacific Union* (pl. F 3), au coin N.-E. des Post et Stockton Strs.; *Union League* (pl. F 3), au coin N.-O. des mêmes rues; *Bohemian* (pl. F 3), Post Str., 130, au coin de la Grand Av. (écrivains, acteurs, etc.); *Cosmos*, Sutter Str., 1534; *University*, même rue, 722; *Press*, Ellis Str., 123; *Association chrétienne de Jeunes gens* (pl. F 4; p. 30), Mason Str., 208. — CLUBS DE DAMES: *California*, Mason Str., 208, etc.

Poste (*Post Office*; pl. Cust Ho., F 2), au coin des Washington et Battery Strs. (de 7 h. 1/2 du m. à 11 h. du s.; les dim. de midi à 1 h. 1/2; on construit un nouveau bâtiment au coin des Mission et 7th Str., v. pl. E F 4). Succursales: Union Ferry Depot (p. 512), et au coin des Mission et New Montgomery Strs.

Librairies: *Bourgoin*, Washington Str., 547; *Payot & Co.*, Pine Str., 204, ces deux français; *Fr. Toussaint*, Clay Str., 2132; *Paul Elder & Co.*, Post Str., 238; *New Book Store*, Grant Avenue, 23.

Agence de voyage: *Raymond & Whitcomb*, Market Str., 637; *Thos. Cook & Son*, Market Str., 621. — **Bureaux de renseignements**: *The California Promotion Committee*, New Montgomery Str., 25 (gratuitement).

Bateaux à vapeur. BATEAUX-BACS (*ferries*): de l'extrémité N.-E. de Market Str., v. p. 517/518. — BATEAUX À VAP. FLUVIAUX pour Sacramento, Stockton et Vallejo, t. l. j. des embarcadères (piers) au S. de l'Union Ferry Depot (p. 512). — PAQUEBOTS: de la Cie. dite *Oceanic Steam Ship Co.*, pour l'Australie, par Honolulu, Samoa et la Nouvelle-Zélande (pier 7, à l'extrémité de Pacific Str.); de la *Pacific Mail S. S. Co.* pour Panama, et pour Honolulu, le Japon et la Chine (pier au bout des 1st et Brannan Strs.); de la *Pacific Coast S. S. Co.*, pour Santa Barbara, Los Angeles, San Diego (pier 19, au bout de l'Union Str.), et pour le Puget Sound et Alaska (pier 9, au bout du Broadway). *Cie. «Kosmos»*: pour Hambourg, par l'Amérique du Sud. — Agence du *Lloyd de l'Allemagne du Nord:* Montgomery Str., 140; de la *ligne d'Hambourg-Amérique*, California Str., 401.

Consulats: de France, M. *L. Lanel*, cons. gén., Commercial Str., 604; de Belgique, M. *R. Halewijck;* d'Italie, M. *C. F. Serra*, cons. gén.; des Pays-Bas, M. *G. J. G. Marsily;* de Suède et Norwège, M. *K. H. Lund;* de Russie, M. *P. Kosakevitch*; d'Espagne, M. *Del Amo*; de Suisse, M. *A. Borel.*

San Francisco (par abréviation «Frisco»), ville de 342 782 hab. (en 1900; 355 919 en 1903; v. p. 512), la plus grande de la Cali-

fornie et la place de commerce la plus importante de la côte occidentale de l'Amérique du Nord, est située par 37° 47′ de lat. N. (à peu près comme Palerme) à l'extrémité N. d'une presqu'île, longue de 48 kil., qui sépare la *baie de San Francisco* (v. p. 517) du Pacifique. Actuellement la ville occupe surtout la rive de la baie et les collines escarpées qui s'en élèvent, mais elle s'étend peu à peu vers l'Océan à travers la presqu'île large de 10 kil. Le **Golden Gate* (Porte Dorée), entrée (large de 1 kil. 1/2) de la baie de San Francisco, la borne au N. La ville est, en somme, bien et solidement construite, mais relativement à son étendue elle n'offre que peu de grands édifices publics d'une architecture remarquable.

La ***Mission San*** *Francisco de Dolores* (p. 514) a été fondée par des moines franciscains du Mexique en 1776, mais la ville actuelle a eu pour origine le village de *Yerba Buena* («bonne herbe», c.-à-d. menthe sauvage), fondé à 5 kil. à l'O. de la Mission en 1835. Le pays fut pris par un vaisseau de guerre américain en 1846 et reçut l'année suivante le nom de *San Francisco*. En 1848, l'année de la découverte de l'or en Californie, elle n'avait que 500 hab. env., mais en 1852 elle en comptait déjà 34476, et 56082 hab. en 1860; 149473 en 1870, 233956 en 1880 et 298997 en 1890. San Francisco fut élevée au rang de cité en 1850, mais l'accroissement rapide des éléments interlopes de la population amenèrent en 1851 et 1856, la formation d'un comité de Vigilance (Vigilance Committee), qui rétablit l'ordre de son propre chef en peu de temps. — Pour apporprier le terrain qu'occupe San Francisco à l'établissement d'une ville aussi grande, on a dû niveler des saillies et des croupes de collines, combler des vallées et transformer en terre ferme les bas-fonds limoneux des rives de la baie. Toutefois la ville est encore très montueuse et l'on sera surpris de voir les funiculaires escalader ces pentes abruptes.

Le **climat** de San Francisco est extraordinairement régulier. La température annuelle est en moyenne d'env. 14° C.; le mois de sept. est en somme le plus chaud (16°), celui de janvier le plus froid (10° au-dessus de zéro); et au cœur de l'été, la température de quelques journées s'élève à 32° C. Il est bon d'avoir un pardessus chaud, surtout l'après-midi, où un vent violent souffle de la mer. En été, le climat passe pour n'être pas très salutaire aux phtisiques, à cause du vent et de la poussière; mais si l'on est en bonne santé, on se trouvera toute l'année parfaitement bien à San Francisco. La quantité annuelle de pluie s'élève à env. 0 m. 63. Il est très rare qu'il y neige.

Le **commerce** de San Francisco est important; la valeur annuelle des produits importés et exportés s'élève à 210 millions de dollars. Principaux articles d'exportation: l'or et l'argent, le vin (p. 519), les fruits, les laines, le pétrole, la farine et les céréales. Articles d'importation: la houille, le bois, le riz, le sucre, le thé et le café. Les **fabriques** produisent des articles de quincaillerie, des tissus de soie et de laine, de la farine, des conserves de fruits et légumes, des articles de cuir et des chaussures, des liqueurs, des conserves de viande, de l'argenterie, des voitures, du sucre, du verre, du laiton, des machines, des cigares, des cordages, etc., pour une valeur totale de $133070000 (en 1900).

La **population** est très mélangée; en 1900 elle comptait 116885 hab. d'origine étrangère, dont 35194 Allemands, 15963 Irlandais et 4870 Français nés en France. Il y a, en outre, des Mexicains, des Chinois (v. p. 515), des Japonais, des nègres (peu nombreux), des hab. des Philippines (Filipinos), des Kanaks et d'autres peuples non européens.

Market Street (pl. C-G 7-2), la principale artère du commerce, longue d'env. 5 kil., s'étend de l'**Union Ferry Depot** (pl. G 2; v. ci-dessous) au S.-O. jusque près des deux *Mission Peaks* (280 m.).

L'Union Ferry Depot, joli bâtiment avec une tour haute de 75 m., contient: le *musée d'Alaska* (à l'étage supérieur; ouv. les lundi, mercr. et

vendr., de 9 h. à 5 h., gratuitement; le *musée d'agriculture de la Chambre de commerce;* le *musée de Commerce* et le *Bureau des mines de l'Etat* (California State Mining Bureau; avec une précieuse collection de minéraux), ces trois visibles dans la sem. de 9 h. à 3 h.

En suivant Market Str., au S.-O., on arrive à l'entrée de Battery Str. (pl. G 3), où s'élève un **Monument du Travail** *(Mechanics' Fountain),* groupe mouvementé d'ouvriers occupés autour d'une machine à estamper, bronze dû à *Douglas Tilden* (1899) et dédié à la mémoire de Peter Donahue, fondateur des Union Iron Works (p. 517). — Au coin S.-O. des Kearny et Third Strs., s'élèvent le grand *Spreckels Building* (haut de 90 m.) et le *Chronicle Building* (pl. F 3).

Des toits de ces deux édifices, on a une bonne vue à vol d'oiseau de la ville. — On complète ce tableau, en suivant KEARNY STREET (pl. F 1-3), où il y a beaucoup de magasins, pour monter au **Telegraph Hill* (pl. F 1; 90 m.; v. p. 515), avec un excellent coup d'œil sur la Porte Dorée, la ligne côtière de la ville, la baie de San Francisco, le Mt. Tamalpais (au N.-O.; p 518), le Mt. Diablo (à l'E.; p. 519), etc.

Ensuite, dans Market Str., beaucoup de grandes maisons d'affaires. A dr., au coin de la Grant Av. (pl. F 3), le *Phelan Building,* avec des bureaux militaires. A g., l'ACADÉMIE DES SCIENCES (*California Academy of Sciences;* pl. F 4), fondée en 1853 et qui possède un bel escalier intérieur en marbre gris de Californie, une bibliothèque (12 000 vol.), une collection d'histoire naturelle (ouverte dans la sem. de 9 h. à 5 h. gratuitement) et les locaux de la *Société géographique de Californie.* A côté, l'immense *Parrott Building,* avec l'Emporium, magasin de nouveautés et les locaux de la *Société historique de Californie* (bonne bibliothèque). A dr., au coin de Powell Str., le grand *Flood Building.*

Au N. dans l'*Union Square* (pl. F 3), le *Naval Monument,* avec des colonnes et haut de 30 m., rappelle la conquête des Philippines par la flotte américaine en 1898.

Un peu plus loin, dans Market Str. et au coin de Mason Str. (pl. F 4), le *monument de l'Union,* dû à Douglas Tilden et érigé en souvenir de la réunion de la Californie aux Etats-Unis en 1850. A dr., au coin de Taylor Str., la prochaine rue traversière, le *Donahue Building.* A g., au coin de Seventh Str., le *Grant Building* et l'*Old Fellows Hall,* loge maçonnique, avec un haut clocher (poste, v. p. 514).

A dr., non loin de Market Str., sur une place triangulaire, le grand *Californian Monument,* par Fr. Happersburger, offert à la ville par James Lick (p. 523). Du côté O. de la place, l'**hôtel de ville** (*City Hall;* pl. E 4-5), édifice à dôme plein d'effet et bâti de 1892 à 1896 (frais de construction: 4 millions de doll.). Il renferme entre autres une *bibliothèque publique* (155 000 vol.), fondée en 1879. Non loin au S., le grand *pavillon des Ouvriers* (Mechanics' Pavilion; pl. E 5), dépendance du Mechanics' Institute (Post Str., 31), avec une librairie de 120 000 vol. — A l'O., l'*église* et le *collège de St. Ignace* (pl. E 5).

Dans Mission Str., rue parallèle à Market Str. au S.-E., la grande maison d'expédition de *Wells, Fargo & Co.* (pl. G 3), le haut *Rialto*

Building et beaucoup de magasins en gros. — L'**hôtel des Monnaies** (*U. S. Branch Mint.*; pl. F 4), au coin de Fifth Str., renferme des machines remarquables et un médailler, etc. (visible de 9 h. à 11 h. ½). En 1903, on y a frappé des monnaies pour une somme de $ 36 256 716, plus 41 361 000 pesos pour les Philippines. Plus loin au S.-O., au coin de 7th Str., la vaste *poste* (pl. E F 4).

On remarque, en outre, dans le quartier des affaires: la *bourse des Fonds* (Stock Exchange; pl. F 3), Pine Str., 329; la *bourse des Marchands* (Merchants' Exchange; pl. F 3) et, en face, la *banque de Californie* (pl. F 3), California Str.; la *First National Bank* (pl. F 3), au coin des Bush et Sansome Strs.; le *Crocker Building*; le haut *Mills Building,* le *Hayward Building* et l'*Administration du Southern Pacific Railway*, à Montgomery Str. — Le **marché de Californie* (California Market; pl. F 3), entre les California et Pine Strs., où s'entassent d'énormes quantités de beaux fruits et légumes, mérite une visite (surtout de bon matin). — La *douane* (Custom House; pl. F 2) est un vieil édifice caractéristique. — La jolie *Mercantile Library,* fondée en 1853, Sutter Str., 223, renferme une excellente bibliothèque de 70 000 vol. — Dans le Portsmouth Square (pl. F 2), un *monument de Robert Louis Stevenson* (1850-1894), écrivain anglais, mort à Samoa; il est en forme de galion et c'est une œuvre de Bruce Porter et de Willis Polk. Du côté O. de la place, le beau *palais de Justice* (Hall of Justice). A 12 min. au N.-O., le Washington Square (pl. E F 2), avec une *église russe.*

La **Mission Dolores** (pl. D 7; v. p. 512), au coin des Dolores et 16th Strs. (tramway), mérite d'être vue. A côté de la vieille église en briques crues érigée en 1778, se trouve un petit cimetière délaissé, envahi par la mauvaise herbe. La nouvelle église n'offre rien d'intéressant. En face, le grand *collège de Notre-Dame* (cathol.). A 10 min. au N.-O., l'*hôpital allemand* (German Hospital; pl. C 6).

Parmi les établissements d'instruction publique de San Francisco, on remarque entre autres: le *Cooper Medical College* (école de Médecine; pl. C D 3), les beaux édifices des *facultés de droit* et *de médecine de l'Université de Californie* («Affiliated Colleges»; pl. A 7; v. p. 472), l'*école polytechnique de Cogswell* (au coin des Folsom et 26th Strs.), l'*école professionnelle* (School of Mechanical Arts; pl. F 6), fondée par James Lick (p. 523), Utah Str., l'*école supérieure des Garçons* (Boys' High School; pl. D 3) et celle *des Jeunes filles* (Girls' High School; au coin des Geary et Scott Strs.) et l'*école supérieure de la Mission* (Mission High School; pl. D 7; au coin des 18th et Dolores Strs.). Le *jardin d'enfants central* (Union Str., 560) est parfaitement organisé.

Le **Presidio** (pron. press-; pl. A 1-2) ou la *Government Military Reservation* (funiculaire par California, Union ou Jackson Strs.), dont la garnison compte deux régiments d'infanterie, ainsi que de la cavalerie et de l'artillerie pour la défense des côtes, occupe une superficie de 600 hect. et s'étend sur une longueur de 6 kil. au bord

de la *Porte Dorée* (Golden Gate). Ses promenades et ses routes carrossables offrent des échappées charmantes, surtout près de *Fort Point* ou *Winfield Scott.* Il y a concert militaire au Presidio les lundi, mercr. et vendr. de 3 à 4 h. de l'après-midi. — Un autre petit poste militaire se trouve à *Black Point* (pl. D1; tramway par Union Str.), avec le *Fort Mason.*

La partie de California Street comprise entre Powell Str. et Leavenworth Str., porte le nom de *Nob Hill* (nob, nobilis, distingué; pl. E3); on y voit beaucoup des plus grands hôtels privés (residences) de San Francisco, mais ce quartier a perdu son ancienne importance. Les maisons y sont pour la plupart en bois, mais on a laissé échapper l'occasion de créer quelque spécimen remarquable d'architecture en bois, en adoptant des styles qui ne conviennent qu'aux édifices en pierres. L'anc. résidence de Mark Hopkins renferme auj. l'*institut des Beaux-Arts de Mark Hopkins* (pl. F3), avec des tableaux, des sculptures, etc. (visible dans la sem. de 9 h. à 5 h. moyennant 25 c.). — Le nouveau quartier aristocratique s'élève auj. sur les *Pacific Heights,* y compris la partie O. de Jackson Str. La petite *église des Swedenborgiens*, au coin des Lyon et Washington Strs. (pl. B3), possède de belles sculptures en bois, des tableaux (de W. Keith) et des vitraux peints (de Bruce Porter).

Le **quartier chinois** (*Chinatown*; pl. F2) est une curiosité que l'on ne manquera pas de visiter. Il est borné par les Stockton, Sacramento, Kearny et Pacific Streets et se compose surtout de grandes maisons de location, que séparent d'étroites ruelles et qui fourmillent d'habitants. Il compte, depuis que l'immigration des ouvriers chinois a été interdite (Exclusion Act), env. 10000 hab. (il en avait encore env. 25000 en 1890; la plupart sont des hommes et il n'y a que très peu d'enfants).

De jour, l'étranger peut visiter ce quartier seul et sans danger; toutefois la visite de nuit est beaucoup plus intéressante, parce que tout y est alors en pleine activité, jusqu'après minuit, mais il faut être accompagné d'un guide (détective), qu'on trouve dans les hôtels, et qui demande env. $5 pour une société de 4 à 6 pers. Parmi les curiosités de Chinatown, on mentionne surtout les **théâtres** (entrée, 10 à 25 c.; sur la scène, où se placent généralement les étrangers, 50 c.), remarquables pour la longueur des représentations (une seule pièce dure souvent des journées et des semaines), la mise en scène primitive, la musique dissonante, l'étrangeté du public, le luxe des costumes, et le manque apparent d'action et d'intrigue dans les pièces jouées. Les rôles de femmes sont remplis par des hommes. — En outre, on visite d'ordinaire les *Joss Houses* (temples, où l'on vend de petits paquets de cierges parfumés d'encens), les *tavernes à opium* (Opium Joints), les *pharmacies* (avec d'étranges médicaments), les *magasins de curiosités*, etc. A la fin, on entre généralement dans l'un des *restaurants chinois* (v. p. 510), où l'on peut boire une excellente tasse de thé et goûter différentes friandises chinoises.

Au S. du quartier chinois habitent des Japonais, et au N., au pied de la *colline du Télégraphe* (p. 513), des Italiens, des Grecs et des Mexicains.

Le ***Golden Gate Park** (pl. A5-6), le plus grand parc public de San Francisco, où mènent différentes lignes de tramway, s'étend

d'abord en forme de bande longue et étroite, de Baker Str. (pl. C 5) au (5 kil.) Grand Océan, avec une superficie de 420 hect. et une largeur de 1 kil. 1/2. L'extrémité E. du parc est arrangée avec beaucoup de goût et plantée d'arbres (eucalyptes, cyprès et pins de Monterey, etc.), tandis que l'extrémité O. du côté de la mer montre encore les dunes chauves, qui caractérisent toute la presqu'île. Il y a, dans les jardins du parc, des monuments de *McKinley* (par Robert I. Aitkin; à l'entrée près de Baker Str.), de *Garfield*, de *Francis Scott Key* (p. 246; par W. W. Story), du *général Halleck* et de *Thomas Starr King* (par D. C. French, 1890), du «conquistadore» *Balboa* (p. LIV; par Linden), de *Gœthe* et de *Schiller* (réplique du groupe de Rietschel à Weimar, 1901; au N. du magnifique kiosque à musique offert par Claus Spreckels); puis, la *serre Crocker*, avec des plantes tropicales rares, des places de jeux, une jolie maison de thé japonaise et un intéressant *musée* (ouvert t. l. jours de 9 h. à 4 h.), avec des objects des pays du Pacifique, de la Chine et du Japon, des dentelles et des éventails flamands et français, des corbeilles des Indiens de Californie, etc. Belles échappées sur la Porte Dorée et (du *Strawberry Hill*, avec un observatoire astronomique) sur les ressacs de l'Océan.

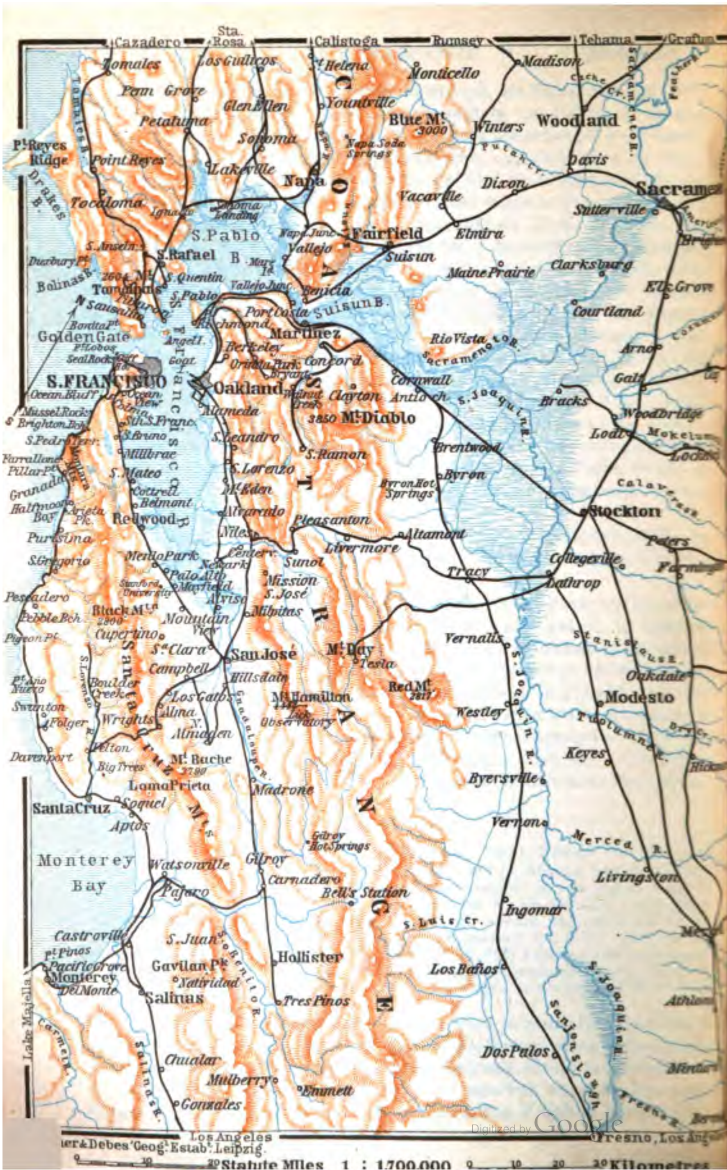
Le *Buena Vista Park* (pl. B C 6; 174 m.), à quelques min. au S. de l'extrémité E. du Golden Gate Park, offre aussi de beaux points de vue.

Non loin de l'angle N.-E. du Golden Gate Park se trouvent plusieurs cimetières auj. abandonnés, dont le plus grand, le ***Laurel Hill Cemetery** (pl. A B 4), renferme de beaux monuments en grand nombre. — Le **Calvary* ou *Lone Mountain Cemetery* (143 m.), montagne contiguë au cimetière et reconnaissable à la grande croix de bois de son sommet, offre une vue superbe sur la ville, l'Océan, la baie de San Francisco, la Porte Dorée, le Mt. Tamalpais et le Mt. Diablo. La «Yerba Buena» (p. 512) croît sur le Lone Mt. — Non loin du Laurel Hill Cemetery, au N., la Presidio Reservation (p. 514).

Environs.

SUTRO HEIGHTS PARK. CLIFF HOUSE. SEAL ROCKS. — On peut faire ce tour en VOITURE par le *Golden Gate Park* (p. 515) ou par *Geary Str.* (Point Lobos Avenue), ou bien en TRAMWAY ÉLECTR. par la ligne d'«Ellis St. Park and Ocean Beach», le long du côté S. du Golden Gate Park (terminus non loin au S. du Cliff House), ou encore par celle du CLIFF RAILWAY de l'angle N.-E. du Laurel Hill Cemetery (pl. B 4). Si l'on n'y va pas en voiture, le mieux est de profiter du Cliff Railway (qu'on atteint en tramway par la Central Av.; billets de correspondance) pour aller et du tramway électr. pour revenir. Prix du trajet sur chacune des deux lignes, 5 c.

L'excursion à (10 kil.) *Point Lobos*, avec le Sutro Height Park et le Cliff House, est celle que l'on fait de préférence dans le haut des environs de San Francisco. Le Cliff Railway côtoie les écueils en amont de la *Porte Dorée* (p. 512), avec une vue superbe sur cette dernière, et aboutit près de l'entrée du ***Sutro Heights Park**, char-


Cazadero
Sta. Rosa
Calistoga
Rumsey
Tehama
Grafton
S.FRANCISCO
Oakland
Sacramento
Stockton
San José
Santa Cruz
Monterey Bay
Monterey
Salinas
Hollister
Gilroy
Modesto
Livingston
Los Angeles
Fresno, Los Angeles
Mt Diablo
Woodland
Napa
Fairfield
Martinez
Berkeley
Alameda
Redwood
Los Baños
Dos Palos
Wagner & Debes' Geog. Estab. Leipzig.
Statute Miles 1 : 1.700.000 Kilometres

mante propriété à feu Mr. Adolph Sutro, anc. bourgmestre et négociant (ouverte au public). Les beaux arbres et les plantes y prospèrent admirablement dans un sol primitivement sablonneux, mais actuellement fertilisé par une irrigation abondante. Les statues ont peu de valeur. De la terrasse, belle *vue sur le Grand Océan, avec les *îles Farralone*, à 48 kil. à l'O., qui sont granitiques et dont la plus méridionale (Sugar Loaf; 100 m.) porte un phare. Au pied de la terrasse, le ***Cliff House**, un hôtel avec restaurant, où l'on descend ensuite. De la véranda de l'hôtel, on jouit d'un excellent coup d'œil sur les ***Seal Rocks** («Rochers aux Phoques»), à un jet de pierre à peine du continent, et couverts de centaines d'énormes lions marins (Otaria Stelleri; en espagnol, *lobos marinos*), qu'on ne chasse jamais. Quelques-uns de ces animaux sont longs de 4 m. à 4 m. 50 et pèsent 500 kil. et au-dessus. On entend distinctement leurs cris rauques, malgré le bruit du ressac. Au Cliff House se rattachent au N.-E. les grands bains dits *Sutro Baths*, bien organisés, avec un bassin de natation, un aquarium, un restaurant et un théâtre. — Si l'on est venu en voiture par Geary Str. ou par le Golden Gate Park, on peut s'en retourner par un autre chemin, en suivant la plage (en voiture) sur une longueur de 5 kil. au S. et en prenant ensuite la route dite San Miguel Toll ou Mission Park Road (belles vues). A dr., non loin du commencement de cette route, le *lac Merced*.

Une course en voiture autour de la ville, du côté de la baie, donnera une idée de l'importance maritime de San Francisco et l'on pourra y joindre la visite du bassin de radoub près de *Hunter Point* et des *Union Iron Works* (pl. H 7; pour la visite, s'adresser au bureau des usines dans la ville), à *Potrero Point* (tramway électr.), chantiers de marine les plus importants de la côte du Pacifique. — Le *Mt. San Bruno* (404 m.), d'où la vue est bonne, se trouve à 11 kil. au S. de San Francisco ou à 3 kil. à l'E. de Baden (p. 521).

Les *postes militaires* du gouvernement des Etats-Unis dans la baie de San Francisco peuvent se visiter par le bateau à vapeur «General Mc Dowell», qui va trois fois par jour de l'extrémité inférieure de Washington Str. (pl. G 2) à Alcatraz, à Angel Island, à Fort Mason (Black Point) et au Presidio (pour le permis s'adresser au bureau du commandant, sauf les jeudi et dim., dans le Phelan Building, p. 513). L'**Alcatraz Island** (42 m.), île fortifiée, renferme une prison militaire et une station de torpilleurs. L'*Angel Island* (231 m.) est une île également fortifiée, qui sert de station de quarantaine. Le «Pensacola», un vaisseau-école, est à l'ancre à *Yerba Buena* ou à *Goat Island*. Pour le *Presidio* et le *Fort Mason*, v. p. 515. — La plus grande station navale près de San Francisco se trouve dans le **Mare Island**, qu'on atteint par *Vallejo Junction* et *Vallejo* (p. 472). L'île est le quartier général de l'escadre du Pacifique et contient un arsenal de marine, de grands bassins de radoub, etc.

La ***baie de San Francisco** *(San Francisco Bay)*, superbe bassin long de 80 kil. et large de 16 kil., est un des plus beaux ports du monde et l'on peut y faire un grand nombre de charmantes excursions. Les différents BATEAUX-BACS partent de l'Union Ferry Depot (pl. G 2). Un bateau à vap. en fait le tour deux fois par jour de l'extrémité inférieure de Mission Str. (pl. G 2-3). Des bateaux à vapeur d'excursion vont parfois par la Porte Dorée dans le Grand Océan, s'avancent à quelque distance en pleine mer et reviennent ensuite.

1. Le bateau à vapeur qui pousse le plus loin au N. traverse la baie dans la direction du N., avec une belle échappée à g. sur la Porte Dorée, et à dr. sur le *Belvedere*, une presqu'île ondulée, et marche sur (10 kil.)

Sausalito ou **Saucelito** (hôt.: *Geneva*, *Hollyoaks*), petit bain de mer riant avec des chênes rabougris et des saules (saucal). Un beau chemin, d'où l'on a d'excellents coups d'œil sur la Porte Dorée, contourne le promontoire à l'O. par *Lime Point* jusqu'au (6 kil.) *Bonita Point*, la pointe septentrionale de la Porte Dorée, avec un phare.

[De Sausalito, le North Shore Electric Railway, chemin de fer à voie étroite, conduit à (81 M.) *Cazadero*. — 5 M. *Mill Valley*, d'où un chemin de fer de montagne (vues) monte en serpentant au (8 M. 1/4) sommet du **Mt. Tamalpais** (795 m.: à 2 h. de San Francisco; billet direct $ 1.15, aller et retour $ 1.90). Le terminus du chemin de fer est à la *Tavern of Tamalpais* (dep. $ 3), à env. 60 m. du sommet. De la cime, la *vue embrasse le Pacifique, la Coast Range, la Sierra Nevada, les montagnes de Santa Cruz, les Contra Costa Hills, dominés par le Mt. Hamilton, le Mt. Diablo, San Francisco et la baie de San Francisco. — 10 M. *San Anselmo*, point de jonction d'un court embranch. sur *San Rafael* (v. ci-dessous). — 24 M. *Camp Taylor*; 26 M. *Tocaloma*. — 32 M. *Point Reyes*, territoire de chasse et de pêche à l'extrémité S. de la *baie de Tomales*. — 63 M. *Occidental* (183 m.); le train traverse une belle forêt de redwoods (p. 537). — 81 M. **Cazadero** (*Cazadero Hotel*, $ 2), station fréquentée en été et rendez-vous des chasseurs, au milieu de grandes forêts.]

2. Le deuxième bateau-bac marche sur (10 kil.) **Tiburon**, tête de ligne du chemin de fer pour *San Rafael*, *Petaluma* et *Willits* (v. ci dessous).

De Tiburon à Willits, 132 M., par la ligne du *California Northwestern Railway*, en 7 h. — 9 M. **San Rafael** (pron.: sanne rafelle; hôt.: **Hotel Rafael*, dep. $ 3; *Jordan*, $ 1 1/2, etc.), petite ville charmante, offre un séjour fort agréable qui repose de la poussière et des vents de San Francisco; on ne manquera pas de la visiter, surtout dans la saison des roses. San Rafael se visite aussi de Sausalito (v. ci-dessus) par le chemin de fer. — 31 M. *Petaluma* (American Hotel, $ 2), ville de 4500 hab., avec un commerce actif de fruits et céréales. — 46 M. *Santa Rosa* (hôt.: Grand, Occidental, $ 2), omnibus pour (4 kil.; prix, 50 c.) *White Sulphur Springs* (p. 519). — 51 M. *Fulton*: embranch. sur *Guerneville*. — 68 M. *Geyserville*: omnibus pour (14 kil.) *Skagg's Springs*, avec des sources thermales d'eaux sulfureuses. — 78 M. *Cloverdale* (United States Hotel, $ 1 1/2 à 2 1/2); omnibus pour les (29 kil.; prix $ 2) ***Geyser Springs** (610 m.; *Hotel*, $ 2 1/2), groupe de sources thermales dans le *Devil's Cañon*, près du *Pluton River*. La température et la composition de ces sources varient beaucoup, mais elles ne présentent pas de véritables geysers (p. 451). On trouve à l'hôtel un guide, qui montre les points les plus intéressants. On peut aussi se rendre aux Geyser Springs de Calistoga (p. 519). — Au delà de Cloverdale, la ligne continue au N., non loin du *Russian River* qui coule à dr. 92 M. *Hopland*; omnibus menant au N.-E. au *Clear Lake*. — 132 M. *Willits*, station terminus de la ligne, qu'on projette de prolonger au N. jusqu'à (23 M.) *Eureka*, sur la *Humboldt Bay*.

3. Le troisième bateau-bac est celui pour *Oakland* (v. p. 472), tête de ligne des chemins de fer pour le N., le S. et l'O. — Un autre bateau est en correspondance avec le *San Francisco, Oakland & San José Railway*, dit «Key Route» et forme avec le tramway électr. la voie de communication la plus rapide pour Oakland et le môle de *Berkeley* (p. 472).

4. Un quatrième bateau cingle sur (3 M.) *Alameda Mole*, d'où l'on va en chemin de fer à (6 M.) **Alameda** (*Park Hotel*, dep. $ 2 1/2; *Leona*), un riant faubourg de San Francisco (15000 hab.), adjacent à Oakland au S. Cette route est en correspondance avec le chemin de fer à voie étroite pour *Santa Cruz* (R. 95).

De San Francisco à Calistoga, 73 M., *Southern Pacific Railway* en 3 h. 1/4 à 3 h. 1/2. — De San Francisco à (29 M.) *Vallejo Junction*, v. p. 472/473; de là en bateau-bac à (31 M.) *South Vallejo*, par le détroit. — 32 M. *North Vallejo*, petite ville de 7965 hab., en face du Mare Island (p. 517). Le train court ensuite au N. à travers la **vallée de Napa*, riche en vignobles et en fruits. — 38 M. *Napa Junction*; embranchements sur (13 M.) Suisun (p. 472), et sur Glen Ellen et Santa Rosa (v. ci-dessus). — 46 M. *Napa* (hôtel, $ 2) petite ville de 4036 hab., d'où une route mène à (10 kil.) *Napa Soda Springs*

au N.-E. — 55 M. *Yountville;* ensuite, de grands vignobles. — 64 M. *St. Helena*, avec de beaux vignobles; omnibus de là à (2 M.; 25 c.) *White Sulphur Springs* (p. 518), à (16 M.; $ $1^1/_2$) *Etna Springs* et au *Howell Mountain.* — 73 M. **Calistoga** (*Calistoga*, $ 2), petite ville riante de 1200 hab., avec des sources thermales d'eaux minérales. A 8 kil. à l'O., la curieuse **Forêt Pétrifiée*, région d'env. 10 hect. de superficie, où sont disséminés les restes d'env. 100 arbres pétrifiés; le plus grand a 3 m. 40 de diamètre. — Le **Mt. St. Helena** (1325 m.), volcan éteint à env. 19 kil. au N.-O. de Calistoga, se visite de là à cheval et offre un panoroma étendu. Des omnibus vont t. l. jours de Calistoga aux (27 M.) *Geyser Springs* (p. 518).

De San Francisco au Mt. Diablo. — En bateau-bac et en chemin de fer jusqu'à (36 M.) *Martinez* (v. p. 527); de là avec le Southern Pacific Railway à (49 M.) *Walnut Creek*, d'où le sommet (11 kil.) se gravit à cheval ou à pied (les $^2/_3$ d· la route peuvent se faire à pied). Le ***Mt. Diablo** (1173 m.), montagne bien visible de tous les côtés, mais surtout de San Francisco (à 45 kil. de distance en ligne droite), offre une vue très étendue, en particulier sur la vallée du Sacramento au N. et du San Joaquin au S., la Sierra Nevada du Lassen's Peak au N. jusqu'au Mt. Whitney au S. (525 kil.), la Coast Range et San Francisco.

Sonoma (*Union Hotel*, $ $1^1/_2$), ville de 1200 hab., dans la *vallée de Sonoma*, au N. de la *baie de San Pablo* (p. 472), est un des centres viticoles de la Californie. Le vin est conservé dans des grottes, creusées dans des collines de grès volcaniques. Sonoma se visite de (37 M.) *Tiburon* (p. 518) en chemin de fer, ou bien de (15 M.) *Napa* (p. 518).

Vin de Californie. La viticulture a été d'abord introduite en Californie par les missionnaires espagnols, qui importèrent dès 1771 des plants de vigne d'Europe (probablement des îles Baléares). Ils obtinrent un vin ordinaire et fort. Après la prise de possession du pays par les Américains, des immigrés allemands y plantèrent des pieds de vigne du Rhin, qui produisirent un excellent vin blanc de Californie. Au début, les vins rouges ne réussirent pas, jusqu'à ce qu'en 1880-1881 on importa des jets de vignes qui produisent les grands vins de France. Ces crus sont tout à fait à la hauteur des meilleurs vins de Bordeaux, mais ils sont très chers, à raison du peu de rendement des vignes et du temps très long que les vins mettent à mûrir en cave. Principaux districts viticoles de la Californie: 1, la plaine de *Los Angeles;* 2, la *vallée de San Joaquin;* 3, les comtés de *Napa* (p. 518) et de *Sonoma* (v. ci-dessus), au N. de la baie de San Francisco; 4, les comtés de *Santa Clara* et d'*Alameda*, avec les montagnes avoisinantes de *Santa Cruz* au S. Les vallées de Los Angeles et de San Joaquin produisent, grâce à leur chaleur torride, des vins doux et forts dans le genre de ceux d'Espagne et de Portugal (Porto et Sherry), ainsi que du cognac (brandy) et des raisins secs. Dans le Napa et le Sonoma, on cultive surtout des vins blancs, ainsi que des vins rouges de qualité ordinaire, toutefois l'invasion du phylloxéra menace d'anéantir les vignobles de cette région. Enfin, les collines de Santa Clara et de Santa Cruz, situées entre l'Océan et la baie de San Francisco, donnent de bons vins rouges et blancs dans le genre de ceux de Bordeaux (Médoc). — La production de vin du pays s'est élevée d'env. 4000000 de gallons en 1877 à 22000000 de gallons de vin sec, 10 millions de gall. de vin doux et 5700000 gall. de cognac en 1903.

Ouvrages sur la Californie: Our Italy, par *Charles Dudley Warner;* California of the South (New York, 1888), par *W. Lindley & J. P. Widney;* To California and Back (1903), par *C. A. Higgins;* Southern California (1903), par *C. A. Keeler*, etc.

95. De San Francisco à Santa Cruz et à Pajaro, par le chemin de fer à voie étroite.

V. la carte, p. 517.

Bateau-bac pour (9 M.) *Alameda;* chemin de fer à voie étroite (voie normale en construction) de là à (46 M.) *San José* (prix, $ 1.25; les sam. et dim. $ 1.75 aller et retour), à (80 M.) *Santa Cruz* ($ 2.80) et à (100 M.) *Pajaro*.. — Excursion des plus intéressantes. Si l'on a des billets directs de Los Angeles à San Francisco ou vice versa, on peut également profiter de la ligne à voie étroite (v. p. 521).

De San Francisco à (9 M.) *Alameda,* v. p. 518. La ligne longe la rive E. de la baie de San Francisco (vues à dr.). — 17 M. *San Lorenzo;* 24 M. *Alvarado;* 29 M. *Newark.* — 37 M. *Alviso,* où la ligne atteint la charmante *vallée de Santa Clara* (p. 522). — 44 M. *Santa Clara* (p. 522). — 46 M. **San José,** v. p. 522.

Bientôt au delà de San José, commence la plus belle partie de la ligne, le passage des *Santa Cruz Mts.* — 55 M. *Los Gatos* («les Chats» ; 122 m.), jolie petite ville sur le versant E. de la montagne, cultive beaucoup d'orangers. Plus loin, le train traverse un Cañon aux rochers pittoresques et aux séquoias érythroxyles géants. — 58 M. *Alma* (170 m.); 61 M. *Eva.* — 62 M. *Wright* (275 m.); la ligne descend rapidement vers la côte, à travers un pays toujours romantique et sauvage. — 73 M. *Felton* (83 m.). — 74 M. *Big Trees* (84 m.), station pour les célèbres ***arbres géants de Santa Cruz** (*Big Trees of Santa Cruz).*

Ce bois (entrée, 25 c.) renferme env. 30 séquoias érythroxyles (*Sequoia sempervirens, redwood,* v. p. 537) d'un diamètre de 3 m. et au-dessus. Le plus grand a 7 m. de diamètre; un des plus beaux, le *Pioneer,* a une circonférence de 21 m. On montre un énorme arbre creux, dans lequel le général Fremont demeura plusieurs jours en 1847. Un pavillon pouvant contenir de 12 à 14 pers. s'élève sur un autre chicot d'arbre.

76 M. *Rincon* (91 m.).

80 M. **Santa Cruz** (hôt.: *St. George,* en ville, dep. $ 3; *Pope Ho.; Sea Beach Ho.,* sur la plage, à 5 min. de la gare, dep. $ 3), petite ville de 5659 hab., très fréquentée en été et aussi en hiver, s'est formée de la *Mission de la Santa Cruz* fondée en 1791. Elle se trouve dans un joli site, à l'extrémité N. de la *baie de Monterey* (p. 524), et elle offre au touriste une superbe plage de bains (casino, concerts, etc.), de beaux écueils, une excellente occasion de pêche, des grottes et des baies où abondent les anémones de mer ou actinies, des parterres de fleurs splendides et des environs pittoresques. Excursion en voiture aux (10 kil.) *arbres géants* (v. ci-dessus), avec des échappées magnifiques sur la forêt et les montagnes (tour entier, $ 5). Omnibus t. l. jours pour (37 M.; 7 h.) *Pescadero* (p. 521).

De Santa Cruz, la ligne mène à l'E., par la (81 M.) *Santa Cruz Beach,* à (86 M.) *Capitola* et à (89 M.) *Aptos,* deux autres séjours d'été sur la baie de Monterey. A g., la cime aiguë du *Loma Prieta* («Montagne Noire»; 1156 m.), un des sommets les plus élevés des Santa Cruz Mts. — 100 M. *Pajaro,* où l'on rejoint la ligne principale, v. p. 523.

96. De San Francisco à Los Angeles.

V. la carte, p. 517.

A. Par la Coast Line.

476 M. Southern Pacific Railway en 14 h. 3/4 (prix, $ 15; wagon-lit, $ 2.50). Les billets dits «unlimited tickets» (v. p. xxvii; $ 16.75) sont aussi valables pour le chemin de fer à voie étroite jusqu'à Pajaro (p. 520), en s'arrêtant à Santa Cruz (p. 520). Pour l'arrêt à l'hôtel del Monte, v. p. 523

San Francisco, v. p. 510. — Le train part du Southern Pacific R. R. Depot (p. 510), s'arrête au coin des 26th et Valencia Strs. et quitte bientôt la ville. — 7 M. *Ocean View* (88 m.); coup. d'œil à dr. sur le Grand Océan. A 3 M. au delà de (9 M.) *Colma,* la vue s'ouvre à g. sur la *baie de San Francisco,* que la ligne côtoie sur une longueur de 30 M. — 12 M. *Baden;* 14 M. *San Bruno.* — 17 M. *Millbrae,* avec la propriété rurale de Mr. D. O. Mills (à dr.). — 22 M. *San Mateo* (hôt.: Mateo, $ 2 1/2; Union, dep. $ 2), petite ville riante, au milieu des chênes verts, est le point de départ des omnibus (stages) pour (33 M.) *Pescadero* (billet direct, $ 3.10).

La route pour Pescadero franchit au S.-O. la *Contra Costa Range* (*Sierra Morena;* vues excellentes), en passant à *Spanishtown,* vieux village intéressant. Près de *Gordon's Landing,* des écueils hauts de 75 m. s'élèvent à pic de la mer. — **Pescadero** (hôt.: *Swanton Ho., Pescadero Ho.,* $ 1 1/2 à 2), petit village sur le Grand Océan, à l'embouchure de la vallée du même nom, est renommé pour sa plage couverte de galets, où l'on rencontre l'agate, l'opale, le jaspe et d'autres pierres fines.

26 M. *Belmont.* — 29 M. *Redwood* (Capitol, $ 2) doit son nom aux beaux redwoods ou séquoias (p. 537), dont le bois forme son principal article de commerce. Une belle route, riche en points de vue, conduit de là au S.-O. à *San Gregorio,* par la Sierra Morena, à travers une superbe forêt de séquoias. Omnibus de Redwood à (31 M.) Pescadero (v. ci-dessus) t. l. jours (billet direct de San Francisco, $ 3.05).

33 M. **Menlo Park** (hot.: *Menlo Park Hotel, Oak Grove Villa,* dep. $ 1 1/2) est un séjour favori des riches marchands de San Francisco et renferme beaucoup de belles villas, entourées de jardins charmants et d'arbres énormes. Au delà de Menlo Park, les toits rouges de la Stanford University (v. ci-dessous) deviennent visibles à dr.

34 M. *Palo Alto* (Palo Alto Hotel, $ 2), doit son nom de «grand arbre» à un énorme séquoia (à g. de la voie).

La *Leland Stanford Jr. University,* fondée par Mr. et Mrs. Leland Stanford en mémoire de leur fils unique mort jeune et dotée d'un capital de plus de 30 millions de doll., a été ouverte en 1891 et compte maintenant 130 professeurs et 1400 étudiants (y compris 500 étudiantes). Elle a des facultés de droit, d'histoire naturelle et de philologie, ainsi qu'une section pour les ingénieurs. L'anc. Université occupe l'emplacement du haras (Palo Alto Stock-Farm; superficie, 3360 hect.) du fondateur, dans un site magnifique au pied des collines de la côte. Les bâtiments ont été exécutés sur les plans de *H. H. Richardson* (p. 95), qui emprunta son motif architectural au cloître de la Mission San Antonio. Les bâtiments sont en grès brut d'un brun clair, et couverts de toits en tuiles rouges, qui avec leur encadrement de chênes et d'eucalyptes à l'extérieur, la végétation tropicale de la cour intérieure et le ciel bleu, produisent de superbes effets de cou

leur. On remarque entre autres édifices: l'*anc. auditoire* formant un quadrilatère à 1 étage, long de 178 m. sur 75 m. de largeur, et avec une colonnade à l'intérieur; le *nouvel auditoire* à 2 étages, avec une colonnade à l'extérieur; l'*église commémorative;* le *musée des Beaux-Arts;* les *maisons des professeurs;* les *habitations des étudiants* et *des étudiantes* (dormitories); l'*arc de triomphe*, avec une frise de figures; le *mausolée Stanford*, etc. La *bibliothèque*, avec 75000 vol., 22000 brochures et une salle de lecture pour 300 pers., possède entre autres la bibliothèque de R. Hildebrand (1824-1899), continuateur du dictionnaire de Grimm. Pour la *station biologique*, v. p. 524.

40 M. *Mountain View,* station pour (6 M.) *Cupertino,* vignoble à Mr. John T. Doyle, qui produit un des meilleurs vins rouges de Californie («Las Palmas»). La ligne suit ensuite la belle **vallée de Santa Clara,* district extraordinairement fertile, que des chaînes de montagnes abritent des deux côtés. On y cultive des fruits (surtout des raisins, des pruneaux et des pêches) et du froment en grande quantité. A *Agnews*, en deçà de Santa Clara, se voit à g. un grand *asile des Aliénés.*

48 M. **Santa Clara** (21 m.; *Santa Clara,* $ 1 1/2), petite ville riante de 3650 hab., possède le *Santa Clara College* (150 à 200 élèves), grand institut de Jésuites fondé en 1851, avec une vieille église missionnaire datant de 1777. Commerce de fruits et de bois. Santa Clara est reliée à (3 M. 1/2) San José (v. ci-dessous) par l'**Alameda,* belle allée de saules plantée par les rev. pères de la mission au XVIIIe s., et que traverse actuellement un tramway électrique (10 c.).

51 M. **San José** (27 m.; hôt.: **Hotel Vendome,* avec de jolis jardins, $ 3 à 4; *New St. James,* dep. $ 3, ch. dep. $ 1; agent consulaire de France: M. P. de Saisset), ville de 21500 hab., dans un beau site, principale place de la fertile vallée de Santa Clara (v. ci-dessus), est très fréquentée pour son excellent climat. L'édifice le plus remarquable est le *palais de Justice* (Court House), dont le dôme offre un panorama étendu: à l'E., les Calaveras Mts. (avec le Mt. Hamilton); au S., les Santa Cruz Mts.; à l'O., les Contra Costa Mts. et au N. la baie de San Francisco. Dans le *jardin public,* un monument de McKinley. L'exposition permanente de la Société des pomiculteurs est intéressante. La punaise d'oranger dite de San José *(Aspidiotus perniciosus),* importée en Californie, a fait des ravages considérables dans les plantations d'arbres fruitiers des environs.

San José est le point de départ pour le (26 M.) *Lick Observatory*, sur le Mt. Hamilton. Des omnibus partent t. l. matins (sauf le dim.), atteignent l'observatoire à 1 h. 1/2, repartent à 2 h. 1/2 et rentrent à San José à 6 h. du s. (billet d'aller et retour, $4; de San Francisco, $6.50). Le samedi, où l'on peut contempler le ciel par le grand télescope entre 7 h. et 10 h. du soir, l'omnibus part vers 1 h. de l'après-midi et revient vers minuit (billet d'aller et retour, $5; de San Francisco, $7.50). Des sociétés de 4 pers. ou davantage feront mieux de louer une voiture. La route (vues) monte constamment, mais en pente douce, de sorte que les voitures vont assez vite. Des fleurs des champs fleurissent à profusion au bord de la route et la forêt étale la verdure la plus luxuriante (manzanitas, chênes verts, etc.). L'observatoire est presque toujours visible. La route franchit deux croupes de montagne intermédiaires et passe à env. 11 kil. de San José, au débouché du *Penitencia Cañon*, qui forme un parc réservé à la ville et renferme l'*Alum Rock*, ainsi que plusieurs sources d'eaux

minérales (hôtel; tramway électr. de San José). A *Smith Creek* (654 m.), au delà de la seconde croupe, le *Santa Ysabel Hotel*, où l'on s'arrête généralement pour dîner (50 c.). Cet hôtel est situé au pied du Mt. Hamilton, à 3 kil. de l'observatoire en ligne droite (sentier), mais à 11 kil. par la route (qui décrit, dit-on, 365 lacets). — Le ***Lick Observatory** (visible t. l. jours sauf le dim. de 10 h. à 4 h.; et le sam. soir de 7 h. à 10 h.), observatoire fondé avec un capital de $700000 légué par *James Lick* (1798-1876) de San Francisco (v. p. 514), est situé au sommet S. du *Mt. Hamilton* (1354 m.) détaché comme un plateau; sa situation, son organisation et ses mérites en font un des premiers observatoires du monde. La lentille (91 centimètres de diamètre) du grand réfracteur a été fabriquée par Alvan Clark à Cambridge (p. 105). James Lick a été inhumé sous le fondement du télescope. L'hôtel le plus proche est celui de Smith Creek. La *vue de l'observatoire est superbe et embrasse, quand le temps est serein: la Sierra Nevada, le Grand Océan, la vallée de Santa Clara (p. 522), l'Angel Island (p. 517), le Mt. San Bruno (p. 517) et le Mt. Tamalpais (p. 518). Loma Prieta (p. 520) est visible au S.

A 12 M. au S. de San José (chemin de fer, 35 c.), dans les ramifications des montagnes de la côte, se trouvent les *mines de mercure de New Almaden* (on y va actuellement en chemin de fer; prix, 35 c.). — A 16 kil. au S.-O. (à 10 kil. de Los Gatos, p. 520), les *Pacific Congress Springs* (213 m.), sources efficaces dans les cas de rhumatismes.

San José est aussi une station du chemin de fer à voie étroite pour Santa Cruz et Pajaro (v. p. 520).

Au delà de San José, le *Lick Observatory* (v. ci-dessus) est visible à g. — 56 M. *Hillsdale* (45 m.). — 69 M. *Madrone* (104 m.), à 10 kil. à l'O. des *Madrone Springs.* — 81 M. *Gilroy* (58 m.; Southern Pacific Hotel, $2), petite ville de 1820 hab., à 21 kil. à l'O. des *Gilroy Hot Springs* (hôtel, $2 1/2; omnibus t. l. jours en 2 h. 1/2). Ici la ligne se bifurque: l'embranchement de dr. (S.) mène à (95 M.) *Hollister* et à (101 M.) *Tres Pinos*, tandis que notre ligne se dirige à dr. (O.) vers la côte. — 100 M. *Pajaro*, point de jonction de la ligne pour Santa Cruz (p. 520).

La ligne tourne au S.-O. en traversant une vallée. — 110 M. *Castroville.*

De Castroville à Pacific Grove, 17 M., chemin de fer en 3/4 d'h. Si l'on a des billets dits «unlimited tickets» ($16.75; v. p. 519; $22 y compris la course à l'hôtel del Monte et 2 jours de pension dans cet hôt.) de San Francisco à Los Angeles, on peut s'arrêter à Castroville et faire l'excursion à Del Monte en prenant un billet d'aller et retour de 90 c. Le sam. on délivre à San Francisco des billets de $10 pour Del Monte, y compris la pension complète à l'hôtel le dim. et le retour le lundi.

Cette ligne quitte la région des vergers et des prairies et traverse les dunes sablonneuses couvertes de buissons épineux (en espagnol, chaparrál) qui bordent la *baie de Monterey*. On croise le *Salinas River*, non loin de son embouchure dans la baie.

L'***Hotel del Monte** (14 M.), un des plus confortables et des meilleurs hôtels des Etats-Unis, est situé au milieu d'un parc superbe, où la végétation du Sud brille de tout son éclat. De vieux arbres magnifiques, surtout des chênes verts, des pins et des cyprès de Monterey, entourent l'hôtel, tandis qu'en toute saison ses **jardins* réjouissent les regards de leur floraison splendide. Une partie de ces jardins, dite «Arizona», renferme des cactus de toute sorte; une autre, un *labyrinthe* («Maze») de haies de cyprès. Non loin au N. de l'hôtel, la *Laguna del Rey*, joli petit lac (promenades en barque). Sur la plage, à 10 min. de l'hôtel, un grand *établissement de bains* avec quatre bassins de natation. A peu près en face de l'hôtel, l'*Hotel del Monte Club House.* A 2 h. 1/2 ou 3 h. au S., le *Laurelles Ranch*, une dépendance de l'hôt. del Monte, avec de bonnes

chambres. — TRAMWAY ÉLECTR. pour *Monterey* (v. ci-dessous) et *Pacific Grove* (v. ci-dessous). Pour le Seventeen Mile Drive, v. ci-dessous.

16 kil. ***Monterey** (pron. monnetéré; *Monterey Hotel*, ch. dep. $1; tramway électr., v. ci-dessus), du côté S. de la *baie de Monterey*, à 137 kil. de San Francisco (par mer), est une des villes les plus vieilles et les plus intéressantes de la Californie et compte 1748 hab., la plupart d'origine espagnole. Les Espagnols y débarquèrent déjà en 1602 et donnèrent à la baie le nom du comte de Monte Rey, alors vice-roi du Mexique, mais la *Mission de San Carlos de Monterey* ne date que de 1776. Monterey a été la capitale de la Californie jusqu'à sa soumission aux Américains en 1846 et elle perdit avec la permutation du siège du gouvernement son importance commerciale, de sorte qu'elle est actuellement une des villes les plus tranquilles de l'Etat; toutefois, elle est très fréquentée pour son climat régulier, en hiver et en été (moyenne de la température en janv. 10°; en juin et août, 15 à 18° C.), sa belle plage sablonneuse et ses charmants environs. Beaucoup de maisons sont en adobé. Il existe encore quelques restes de l'ancien fort espagnol; l'église catholique, bâtie en 1794, s'élève sur l'emplacement de la mission transférée, en 1771, à la vallée de Carmelo (v. ci-dessous). — Bonne occasion de pêche dans le *Carmelo River* (truites) et dans la baie, où l'on peut avoir des barques avec un fond en verre transparent (glass bottom boats) et des plongeurs japonais.

L'excursion principale de Monterey est le ***Seventeen Mile Drive** ou le tour de la presqu'île, dans laquelle la ville est située. Hors de la ville, à l'O., sur une colline à g., une *statue du Padre Junipero Serra*, fondateur de la mission à Santa Barbara (p. 525), a été érigée en 1891. A dr., la *baie de Monterey*, avec sa plage de sable blanc. A g. l'emplacement, où l'on doit ériger une statue du commodore Sloat, qui planta en 1846 le drapeau américain sur la côte du Pacifique. Plus loin, également à g., les *casernes Ord*, poste militaire de l'Union; sur la côte, un pauvre village de pêcheurs, habité par des Chinois et des Japonais. A 1 kil. 1/2 au delà de *Pacific Grove* (v. ci-dessous), la route passe au phare situé sur le *Point Pinos*, qui ferme la baie au S., et tourne ensuite au S., presque toujours sous bois, en passant au petit *lac Majella*. A dr., la *Moss Beach* (belles algues ou mousse de mer). Plus loin, coup d'œil à perte de vue sur le Grand Océan et l'on atteint (à 11 kil. de Monterey) les **Seal Rocks*, où il y a des lions marins (v. p. 426). 1 kil. 1/2 plus loin, le **Cypress Point*, qui doit son nom aux cyprès de Monterey (Cupressus macrocarpa), dont les branches noueuses s'étendent au sommet comme des ombrelles plates. Au delà, la route mène à l'E., à la *Pebble Beach*, plage où l'on trouve des agates, etc.; à *Chinese Cove*, avec un village de pêcheurs chinois de la région de Canton, dont la mauvaise odeur provient surtout des sèches qu'ils font dessécher; à un *jardin zoologique* en formation (ours gris, buffles, etc.) et à la *Pescadero Beach*, plage sablonneuse; un petit détour à dr. permet de visiter de là la vieille *Carmelo Mission*, avec le tombeau de Junipero Serra (v. ci-dessus). Le dernier trajet de la route jusqu'à (5 M.) *Monterey* passe sous bois.

18 M. *Pacific Grove* (El Carmelo Hot., $2, dépendance de l'hôt. del Monte), bain de mer fréquenté en hiver et en été, avec une station biologique (Hopkins Seaside Laboratory) de la Leland Stanford Jr.-University (p. 522). Tramway électr., v. ci-dessus.

De Castroville, la ligne principale se dirige au S.-E. et traverse la large vallée boisée du *Salinas River*, qui reste à dr. 118 M. *Salinas* (hôt.: Barden, Abbott), ville d'env. 3304 hab. avec un grand réservoir de pétrole du Southern Pacific Railway. Omnibus pour (65 kil.) *Tassajara Hot Springs* (455 m.). — 144 M. *Soledad*. Omnibus pour (13 kil.) *Paraiso* («Paradis») *Springs* (300 m.), dans les montagnes de Santa Lucia. — 164 M. *King's City*, point de départ d'une excursion en voiture aux restes de la (42 kil. au S.-O.) *San Antonio Mission*, dans un beau site. — 208 M. *San Miguel*, avec les ruines

encore en bon état d'une Mission fondée en 1797. — 217 M. **Paso Robles** («Col des Chênes»; 220 m.; hôt.: *El Paso de Robles Hot.*, dep. \$ $2^1/_2$; *Alexander*, \$ $1^1/_2$ à 2), doit son nom à un grand parc naturel avec de beaux chênes verts (en esp. roble). Il est fréquenté pour ses sources thermales d'eaux sulfureuses (35-43° C.) et ses bains de boue (60° C.). A 10 kil. à l'E., *Santa Ysabel Hot Springs*. — Le train quitte la fertile vallée du Salinas River et monte par un col dans les Santa Lucia Mts. 236 M. *Santa Margarita* (304 m.); la ligne monte en serpentant beaucoup à son point culminant (409 m.). Le train passe dans sept tunnels et redescend par une courbe. — 253 M. **San Luis Obispo** (24 m.; hôt.: *Hotel Ramona*, \$ $3^1/_2$; *French*, \$ $2^1/_2$), petite ville riante de 3000 hab., au milieu d'une vallée riche en prairies. Au N. de la ville, *l'école polytechnique de l'Etat*, visible de la voie.

Embranchements au S.-O. sur (10 M.) *Port Harford*, au bord du Grand Océan; et au S.-E. sur (32 M.) *Santa Maria*, et (66 M.) *Los Olivos* (v. ci-dessous).

Notre train traverse une vallée de plain-pied, avec des échappées (à dr.) sur l'Océan. 277 M. *Guadalupe*, la dernière ville au N. du grand district fertile de Santa Barbara. Le train traverse la vallée de Santa Maria, longue et étroite, avec la Sierra de San Rafael à l'E. — 304 M. *Surf*; embranch. sur (9 M.) *Lompoc*, avec des sources de pétrole.

La ligne longe ensuite l'Océan (à dr.) pendant env. 160 kil. Au delà de *Point Concepcion* (phare), la ligne traverse des prairies ondulées, avec les montagnes de Santa Ynez à g. — 340 M. *Gaviota*. Omnibus (\$ 2) pour (24 M.) *Los Olivos* (v. ci-dessus), en franchissant les Santa Ynez Mts. — 356 M. *Naples*, d'où l'on a une bonne vue sur les îles San Miguel, Santa Rosa, Santa Cruz et Anacapa (v. p. 526), qui précèdent la côte.

370 M. **Santa Barbara** (hôt.: *Arlington*, \$ 3 à 5; *Miramar*, avec des cottages, dep. \$ 15 par sem.; *Potter*, grand hôtel sur la plage, plutôt cher), ville de 6587 hab., le «Menton d'Amérique», est admirablement située dans la plaine du littoral, au pied des avant-plateaux des *Santa Inez Mts.*, qui s'élèvent un peu plus en arrière et forment un excellent abri contre les vents froids du N. et de l'E. Santa Barbara passe pour un des séjours d'hiver les plus agréables de la Californie, en raison de son climat doux, sec et régulier (moyenne de la température en hiver 10-12° C.; en été, 18-21° C.), de ses beaux environs, de sa flore splendide (roses, etc.), de son excellente plage et de la bonne société. La rue principale, longue de 3 kil., est asphaltée et bordée de belles maisons de commerce. Les maisons privées sont pour la plupart entourées de jolis jardins.

La principale curiosité est la vieille ***Mission** des Franciscains, avec une colonnade sur la façade, un toit rouge et une église à deux tours. Fondée en 1786 par le Père Junipero Serra (p. 524), elle est située sur une hauteur, à 1/4 d'h. au N. de la ville et on y va par le tramway qui se détache à dr. de Main Str., près de l'Arlington Hotel (station terminus tout près de la Mission). On peut la visiter de 8 h. à 5 h. (l'église seu'

est ouverte aux femmes; petit pourb.). On montre l'église (simple et blanchie à la chaux; quelques tableaux), le réfectoire, le dortoir et le jardin. Vue splendide (surtout du clocher) sur Santa Barbara et le Grand Océan avec ses îles lointaines. Contre le mur, à env. 100 m. derrière la Mission, un cadran solaire avec l'inscription: «Lux dei vitae vitam monstrat, sed umbra horam atque fidem docet».

Après cette visite, on peut monter dans le *Mission Cañon*, gorge pittoresque derrière la Mission; franchir le pont, puis tourner à g. (poteau indicateur: «Up the Cañon»). Non loin de l'entrée, une échappée sur le *Miradero*, sanatorium pour les névropathes. Jolies cascades. A dr., en deçà du pont (v. p. 525), une rampe escarpée menant au **Mountain Drive*, qui aboutit non loin de l'Hot Springs Av. (v. ci-dessous). De là on peut revenir par *Montecito* (v. ci-dessous), avec de beaux jardins en grand nombre, à 6 kil. à l'E. de Santa Barbara. Sur une colline, à 1 kil. $^1/_2$ à l'E. de Montecito (poteau), jaillissent les *Hot Springs* (427 m.; température, 47° C.), d'où l'on monte en $^1/_4$ d'h. au *Look Out Point*, avec une belle vue. — Le *San Ysidro Ranch* (ferme; bon gîte), à 1 kil. $^1/_2$ au delà de Montecito, a de splendides bois d'orangers et de citronniers.

A l'O. de Santa Barbara, la belle promenade dite *Cliff Drive* (19 kil. le long de la côte). Près de la *Dibblee Mansion*, sur une hauteur en deçà de la ville, il y a un parc, avec vue. On passe près du phare, et en revenant au *Hope Ranch* et au *lac*.

Course intéressante à la *vallée de Santa Inez*, avec deux vieilles missions et le petit *Cold Springs Mountain Resort* (recomm.; en voit.; 3 à 4 h.), par le col dit *San Marco Pass* (679 m.). — *La Piedra Pintada* (la «Roche Peinte»), sur les Santa Inez Mts., à l'extrémité supérieure de la vallée de Montecito, est un reste intéressant de l'art indigène.

Excursions intéressantes de Santa Barbara: au *Sycamore Cañon* (3 kil.); au *Bartlett's Cañon* (16 kil.); au *Glen Annie* (21 kil.); aux *Cathedral Oaks* (10 kil.); à *Goleta* (13 kil.); à l'*Ortega Hill* (8 kil.); au *Hollister's Ranch* (19 kil.), avec une belle avenue de dattiers et au *Cooper's Ranch* (24 kil.), avec un grand bois d'oliviers. — Le nid curieux de l'araignée à trappe (*Trapdoor Spider*, *Cteniza*) se rencontre fréquemment aux environs de Santa Barbara.

Des yachts de plaisance font des excursions sur la mer généralement calme aux différents points de la côte et aux îles basaltiques de *Santa Cruz* (42 kil., avec des grottes dans la côte en grand nombre, surtout la Painted Cave) et de *Santa Rosa* (50 kil.). Le beau mollusque dit Abalone (haliotide, *Haliotis tuberculata*), dont la coquille sert à faire de la nacre, abonde dans ces îles. — A 16 kil. au N.-O. de Santa Barbara et à 2 kil. $^1/_2$ de la côte, dans la mer, il y a une forte source de pétrole, dont on voit surnager l'huile à la surface de la mer, quand elle est calme.

Des bateaux à vapeur font le service régulier de Santa Barbara à (280 M.) *San Francisco* (p. 511), à *San Diego* (p. 534), à *San Pedro* (p. 531), etc.

De Santa Barbara la ligne continue sur *Montecito* (v. ci-dessus). — 378 M. *Summerland* avec des sources de pétrole sous-marines. — 382 M. *Carpinteria;* la ligne côtoie la mer de très près, les montagnes laissant à peine assez de place pour les rails.

400 M. **Ventura** ou *San Buenaventura* (14 m.; hôt.: *Rose*, $2; *Anacapa*, 1^1/_2$), petite ville de 2470 hab., bien située à l'embouchure de la *vallée de la Ventura,* fait un commerce de produits agricoles (betteraves, haricots, etc.). Elle possède plusieurs lignes de tramways électr. pour les environs. Une mission espagnole y a été fondée en 1782; sa chapelle bien conservée date de 1809.

Embranch. au N. sur (15 M.) *Nordhoff* (180-360 m; Hotel Ojai, dep. $2), village fréquenté en hiver par les patients, dans la belle *vallée d'Ojai* encadrée de montagnes, dont le *Mt. Topotapa* (1800 m.) est le sommet plus élevé. Riche flore.

405 M. *Montalvo.*

De Montalvo à Saugus : 45 M., embranch. en 1 h 1/2. La ligne conduit à l'E. dans la *vallée de Santa Clara* (ne pas confondre avec celle mentionnée p. 522). — 4 M. *Saticoy;* 11 M. *Santa Paula*, au milieu de potagers et de vignobles. On franchit le *Santa Clara River.* 28 M. *Piru.* — 30 M. *Castaic.* — 45 M. *Saugus*, point de jonction de la ligne de la vallée du San Joaquin (v. ci-dessous).

La ligne tourne au S.-E. 409 M. *Oxnard,* ville de 2000 hab., avec de grandes raffineries de sucre de betteraves; puis elle tourne à l'E. 439 M. *Santa Susana*, dans l'étroite vallée entre la Sierra San Fernando, au N., et la Sierra de Santa Monica, au S. — 4 M. plus loin, nous entrons dans un tunnel, long de 2 kil. 1/2. — 447 M. *Chatsworth*, avec de grandes carrières. La ligne suit le *Los Angeles River* et le franchit près de (457 M.) *Encino;* puis elle traverse une vallée sablonneuse. 465 M. *Burbank* (p. 529). De là à

476 M. *Los Angeles*, v. p. 529.

B. Par la vallée de San Joaquin.

484 M. Southern Pacific Railway, en 15 à 21 h. (prix, $ 15; wagon-lit, $ 2.50).

De San Francisco à (32 M.) *Port Costa,* par *Oakland,* v. p. 472. — 36 M. *Martinez,* point de départ ordinaire pour le *Mt. Diablo* (p. 519), qui se dresse à dr. — 50 M. *Cornwall;* la ligne quitte la baie de *Suisun* (p. 472) et tourne au S. — 68 M. *Byron,* station pour les *Byron Hot Springs,* à 3 kil. au S. (54° C.; hôtel, dep. $ 3). — 83 M. *Tracy* (20 m.), point de jonction de l'ancienne route pour San Francisco par *Livermore* et *Niles,* ainsi que pour *Fresno* (v. ci-dessous), par *Los Banos* et *Mendota.* Un peu plus loin, la ligne franchit le *San Joaquin* et atteint (94 M.) *Lathrop* (8 m.; hôtel, avec buffet, $ 2 à 3; dîn., 75 c.), point de jonction de l'ancienne ligne pour *Sacramento,* par *Stockton* (v. p. 471). La ligne remonte ensuite la **vallée du San Joaquin**, le grenier d'abondance de la Californie, longue de 300 kil. et large de 50 kil., qui produit des quantités énormes de céréales et de fruits (oranges, figues, olives, raisins, etc.). Il y a un système d'irrigation très étendu et de nombreuses sources de pétrole. — 144 M. *Modesto* (27 m.; 2402 hab.); 152 M. *Merced* (52 m.; 1969 hab.), centre de commerce actif et point de départ d'une route pour la vallée du Yosemite (v. p. 535). Le train franchit plusieurs affluents du San Joaquin.

178 M. **Berenda** (78 m.); embranch. sur (22 M.) *Raymond,* un des points de départ ordinaires pour la *vallée du Yosemite* (R. 100). A g. s'élève la *Sierra Nevada* (p. 470), avec les *Mts. Lyell* (p. 543), *Tyndall* (env. 4270 m.), *Whitney* (p. 494) et *Goddard* (env. 4270 m.). — 185 M. *Madera* (85 m.), lieu d'entrepôt du bois, qu'on fait descendre des montagnes au moyen d'un biez en bois («flume»), long de 80 kil. — 197 M. *Herndon;* le train franchit le San Joaquin. — 207 M. **Fresno** (88 M.; *Grand Central,* $ 2 à 2 1/2), ville de 12 470 hab., au milieu d'un district riche en fruits, qui produit 75 mill. de livres

de raisins secs par année (valeur totale des produits en 1903, 15 mill. de doll.). Un vaste système de canaux amène des montagnes l'eau nécessaire à l'irrigation.

De Fresno, un embranch. mène par (88 M.) *Exeter* à (141 M.) *Famoso* (v. ci-dessous), où il rejoint la ligne principale. 20 M. *Sanger Junction* (hôtel), d'où un omnibus part 3 fois par sem. pour (45 M.) *Millwood* (billet direct de San Francisco, $ 19.40). A 5 kil. au S. de Millwood, le *General Grant Park*, avec 125 arbres géants (p. 537), entre autres le «général Grant» (32 m. de circonférence). Encore 11 kil. plus au S., le *Sequoia National Park* (v. ci-dessous), acquis par les Etats-Unis en 1890.

227 M. *Kingsburg* (91 m.); le train franchit le *King's River* sur un pont de charpente. — 241 M. *Goshen* (87 m.); embranchements à l'O. sur (60 M.) *Alcalde* et les riches sources de pétrole de *Coalinga* (avec une conduite à tuyaux pour Port Richmond); et à l'E. à (17 M.) *Exeter* (v. ci-dessus).

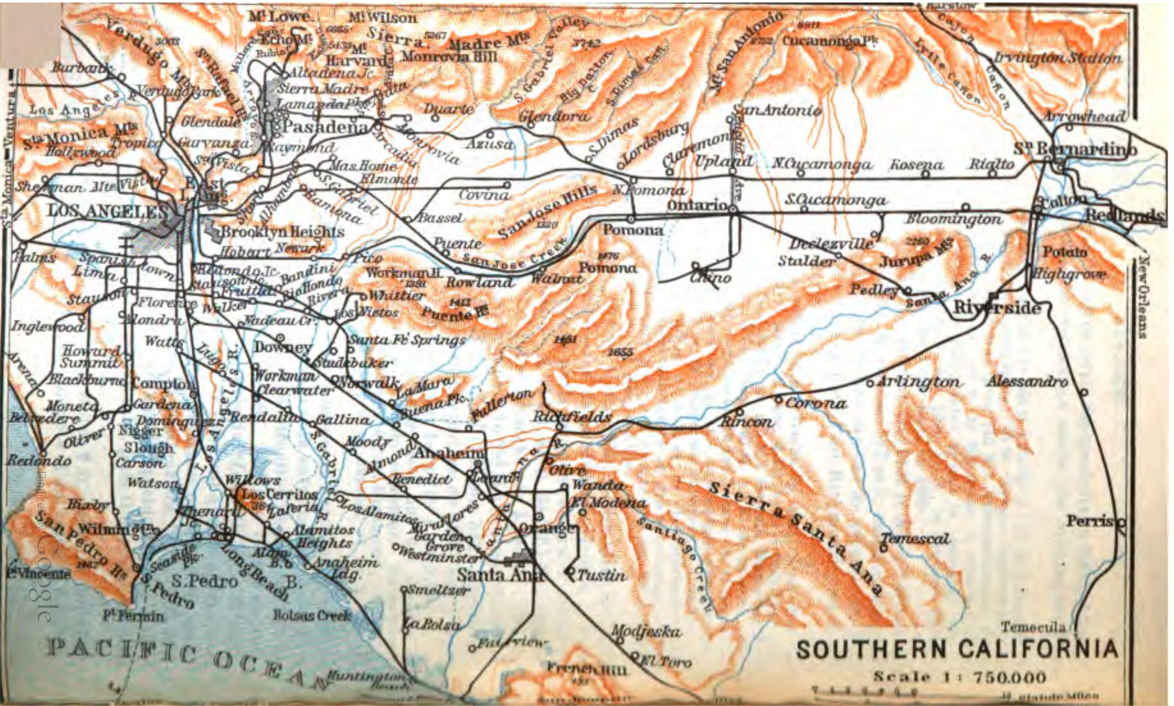
Sur la ligne d'Exeter se trouve (8 M.) *Visalia* (p. 494), d'où des omnibus (tour avec 3 jours d'arrêt dans le parc, $ 35) vont 3 fois par sem. à (30 M.) *Redstone Park* et le lendemain au (23 M.) **Sequoia National Park** ou **Giant Forest** (1980 m.; *Camp*, $ 2), situé à 40 M. à l'E. de la voie, dans la Haute Sierra, au bord du *Kaweak*, affluent du lac Tulare (v. ci-dessous), avec de magnifiques forêts de séquoias (p. 537), des gorges pittoresques, des montagnes aux belles cimes et de curieuses cavernes. L'arbre dit «général Sherman» est haut de 103 m. et a 10 m. de circonférence. Les propriétaires des omnibus procurent des tentes et des provisions, ainsi que des guides et des équipements pour les excursions au *Mt. Whitney* (p. 469) et aux Cañons du *Kern* et du *King's River*.

251 M. **Tulare** (85 m.; *Grand Hotel*, $ 2), petite ville de 2216 hab., avec un important commerce de produits agricoles. Pour l'irrigation du sol, on a percé des puits artésiens en grand nombre, munis des pompes électriques. — A 11 kil. à l'O. de (261 M.) *Tipton* (81 m.), le *lac Tulare* (121 m.), qui se déssèche peu à peu. — 282 M. *Delano*; 294 M. *Famoso*; omnibus pour le (60 M.) Sequoia National Park (v. ci-dessus). — 314 M. *Bakersfield* (126 m.; hôt.: Southern, $ 2 à 2½; Grand, $ 2½), ville manufacturière de 4836 hab., avec des appareils de sondage (derricks) pour les puits à pétrole.

Embranch. à l'O. sur (50 M. en 3 h.) *Olig*, dans une des régions si riches en pétrole, de la vallée du San Joaquin supérieur. Un système de tuyaux, long de 500 kil., amène le pétrole à Port Richmond. — L'irrigation des champs de blé a lieu au moyen de canaux et de fossés en grand nombre dérivés du Kern River.

336 M. *Caliente* (393 m.); le train commence à monter au ***Tehachapi Pass**, col qui traverse la Sierra Nevada entre la vallée du San Joaquin et le Désert de Mojave. La construction de la voie sur ce tronçon a présenté de grandes difficultés. La ligne monte en serpentant beaucoup et repasse à la fin, près du **Loop* (930 m.), à l'extrémité d'un énorme lacet, au-dessus de l'endroit qu'elle a déjà traversé dans un tunnel 25 m. plus bas. La ligne passe encore dans 8 courts tunnels, avant d'atteindre la hauteur du col à (362 M.) *Tehachapi* (1227 m.). Le train court ensuite quelque temps à travers un plateau, où il y a un petit lac salé, puis il descend vers le désert. — 371 M. *Cameron* (1154 m.).

382 M. **Mojave** (839 m.; *Railway Hotel*, $ 3), point de jonction du *Santa Fé Railroad* (p. 494), se compose d'un certain nombre


SOUTHERN CALIFORNIA
Scale 1 : 750.000
PACIFIC OCEAN
LOS ANGELES
Pasadena
Brooklyn Heights
Sierra Madre Mts
Mt Lowe
Mt Wilson
Verdugo Mts
Sta Monica Mts
San Jose Hills
Sierra Santa Ana
Mt San Antonio
Cucamonga Pk
St Bernardino
Redlands
Riverside
Pomona
Ontario
Upland
Claremont
Lordsburg
Glendora
Azusa
Monrovia
Duarte
Glendale
Burbank
Hollywood
Covina
Puente
Rowland
Whittier
Downey
Norwalk
Compton
Watts
Inglewood
Redondo
Wilmington
S. Pedro
Long Beach
Anaheim
Fullerton
Orange
Santa Ana
Tustin
Westminster
Corona
Arlington
Alessandro
Perris
Temecula
Temescal
Chino
Bloomington
Rialto
Colton
Highgrove
Pedley
Rincon
Richfields
Olive
El Modena
Modjeska
El Toro
Smeltzer
La Bolsa
Bolsas Creek
Huntington Beach
New Orleans
Barstow

de cabanes de madriers au bord du *Désert de Mojave,* région désolée (p. 493). La ligne pour Los Angeles le traverse au S. en droite ligne. En face, à g., s'élève le Mt. San Antonio (p. 495); plus loin, à g., les *San Bernardino Mts.* émergent à l'horizon. — 396 M. *Rosamond* (706 m.). — 407 M. *Lancaster* (717 m.); le désert fait ensuite place à un pays de montagnes et de rochers; le train passe dans plusieurs courts tunnels et franchit le *Soledad Pass* (976 m.). — 417 M. *Harold* (860 m.); 427 M. *Acton* (814 m.). Puis le train descend constamment, par des tranchées et des viaducs. — 452 M. **Saugus** (354 m.), point de jonction de la ligne pour Montalvo (v. p. 527).

La ligne pour Los Angeles court au S. et traverse, au delà de (454 M.) *Newhall* (hôtel), les *San Fernando Mts.* (env. 900 m.) dans un tunnel long de 2 kil. (448 m. d'alt.); puis, une gorge. Le train entre ensuite dans la *vallée de San Fernando,* dont les bois d'orangers et d'oliviers verdoyants forment un violent contraste avec le désert qu'on vient de traverser. — 463 M. *Fernando* (326 m.), avec les ruines de l'ancienne mission espagnole de ce nom. — 474 M. *Burbank* (169 m.), point de jonction de la ligne côtière de San Francisco à Los Angeles (v. p. 527). — 478 M. *Tropico* (146 m.), renommée pour ses fraises.

484 M. *Los Angeles* (88 m.), v. ci-dessous.

97. Los Angeles.

Gares: *Southern Pacific*, Fifth Str.; *Santa Fé* (Atchison, Topeka & Santa Fé R. R.), Santa Fé Av.; *Salt Lake* (San Pedro, Los Angeles & Salt Lake R. R.), East First Str.

Hotels (v. p. XXVII; faire prix): *Westminster*, au coin des Main et 4th Strs., dep. $3, ch. dep. $1; *Pepper*, *Lexington*, ces deux nouveaux; *Angelus*, 4th et Spring Strs., dep. $4, ch. dep. $1; *Van Nuys*, ch. $1 à 5; *Hollenbeck*, *Nadeau*, ch. dep. $1. — Hôtels moins chers et dans des quartiers plus paisibles: *Melrose*, Grand Av., dep. $2; *Bellevue Terrace*, avec jardin, dep. $2 1/2; *Abbotsford Inn*, dep. $2; — *Fremont*, au coin des 4th et Olive Strs., dep. $2 1/2.

Restaurants: **Hollenbeck; Van Nuys*, v. ci-dessus; *Del Monte; Levy*.

Tramways électr. (5 c.), dans les rues principales et pour les faubourgs. — Course d'orientation avec les «*Seeing Los Angeles Observation Cars and Automobiles*» (v. p. 15), plusieurs fois par jour.

Poste, Main Str., au coin de 8th Str.

Agence de voyage: *L. L. Whitlock*, West 3rd Str., 207.

Consulats: de France, M. *Aug. Fusenot*, agent cons., South Broadway, 221; de Belgique, M. *Ponet*, vice-cons. — *Société Française de Bienfaisance Mutuelle*, et *Hôpital Français*.

Los Angeles ou *La Puebla de Nuestra Señora la Reina de los Angeles* («ville de Notre-Dame la Reine des Anges»), capitale de la Californie méridionale, est située sur la petite rivière de *Los Angeles* à 32 kil. en amont de son embouchure et à 23 kil. en ligne directe du Grand Océan. Elle a été fondée par les Espagnols en 1781 et échut en 1846 aux Américains, mais elle a été de peu d'importance jusqu'au commencement de 1880. La population, qui comptait 1610

hab. en 1850 et 11183 hab. en 1880, s'est élevée à 50395 hab. en 1890, et à 102479 en 1900. Les maisons d'adobé y ont fait place presque partout à de massifs immeubles en pierres ou à des villas en bois d'une architecture pleine de goût. La ville possède 130 églises, et env. 1700 fabriques dont les produits s'élèvent à 30 millions de doll.; on y publie des journaux en sept langues différentes (deux journaux français, l'un bi-hebdomadaire, l'autre hebd.).

Los Angeles est un centre important de voies ferrées et l'un des grands débouchés de l'arboriculture fruitière, si renommée, de la Californie et presque entièrement due à l'irrigation artificielle. De tous côtés, les plaines et les vallées sont couvertes de vignobles, d'olivettes, de vergers et de bois d'orangers. La valeur totale de l'exportation des fruits frais, secs et confits s'est élevée en 1903 à 13 millions de doll. On exploite aussi dans les environs des dépôts de pétrole et d'asphalte.

Bien qu'elle ne soit pas une station climatique d'hiver, comme d'autres endroits de la Californie méridionale, Los Angeles a un climat doux et régulier, mais les nuits y sont fraîches parfois (moyenne de la température en janvier 11°, en août 21° C.). La ville, surtout les quartiers élégants, est presque enfouie sous une végétation tropicale, où l'on remarque l'eucalypte, le poivrier, çà et là le palmier, le pin de Norfolk Island, le chêne toujours vert, le thuya, le gommier, l'oranger, le rosier, le géranium, l'aloës, le yucca, l'agavé, le bananier, la calle et le grenadier.

Main Street coupe la ville en deux moitiés, celle de l'E. et celle de l'O., et renferme de beaux édifices en grand nombre, entre autres le *Federal Building* et la *Poste*. — Dans Temple Str., le *palais de Justice*, et dans Broadway, l'*hôtel de ville*, qui contient une bibliothèque publique fondée en 1872 (90000 vol.). Mentionnons encore: le *Women's Club* (pour femmes), dans le «style de la Mission»; la nouvelle *Chambre de Commerce* et l'*Ecole normale*. Le grandiose *viaduc du Tramway*, San Fernando Str., passe au-dessus de la voie ferrée du côté E. de la ville. Au N. du quartier des affaires, l'*église Notre-Dame* (Church of Our Lady), du temps de la fondation de la ville, et encore plus au N., le *quartier chinois* (v. p. 515). Los Angeles possède quatre *théâtres*, plusieurs parcs, entre autres, le *Griffith Park* (1200 hect.), ainsi qu'un *champ de course*. On visitera aussi l'un des canaux d'irrigation (*sanja*) des faubourgs.

Los Angeles est le point de départ de courtes excursions. Les tramways électr. pour la plupart de ces endroits sont plus commodes que les ch. de fer. On obtient des billets circulaires auprès des conducteurs ou mieux encore aux bureaux des Cies. suivantes: *Traction Co.*, pour la ville avec correspondances pour les autres ligne; *Los Angeles & Pacific R. R. Co.*, West 4th Str., 316; *Los Angeles & Redondo R. R. Co.*, West 2nd Str., 217; *California Pacific R. R. Co.*, 3rd Str. et Hill Str.; *Pacific Electric Ry. Co.*, 6th Str. et Main Str.

De Los Angeles à Santa Monica, 17 M., *Southern Pacific Railway* en 50 min. ou *Los Angeles & Pacific Electric Car* en 1 h. (tout le tour, 50 c.; voitures toutes les 1/2 h.; quatre routes différentes). Les lignes passent à *Hollywood*, avec de jolies villas, et à *Sawtelle*, avec un *hôtel des Invalides* (National Soldier's Home; 2000 vétérans). — **Santa Monica** (hôt.: *Arcadia*, dep. $3; *Santa Monica*, dep. $2), bain de mer fréquenté, possède une belle plage sablonneuse avec un ressac magnifique. *Port Los Angeles*, qui s'y rattache, a un grand embarcadère (wharf). On peut continuer en tramway jusqu'à *Ocean Park* (Holborow Hotel, $2), un bain de mer, et revenir à Los Angeles par *The Palms*.

De Los Angeles à Redondo Beach, ligne du *Santa Fé Railway* (23 M. en 3/4 d'h.; peu de trains) ou bien tramway électr. (20 M.) toutes les h.

se tour, 50 c. — Les voitures du *Los Angeles & Pacific Railway* (électr.) passent par *Inglewood*, et *Playa del Rey*, puis continuent au S. le long de la côte. — Le *Los Angeles & Redondo Railway* (électr.) passe par *Inglewood* (v. ci-dessus) ou par *Gardena*. — **Redondo Beach** (hôt.: **Redondo Beach Hotel*, dep. $3), bain de mer agréable et très fréquenté, avec une belle plage et un campement (tentes) en été. Le grand hall peut contenir 4000 pers. Redondo est un port important pour l'importation. Bateaux à vap. pour San Francisco et San Diego.

De Los Angeles à Long Beach, 21 M., *Salt Lake Railway* (v. ci-dessous), en $^3/_4$ d'h., ou bien *Pacific Electric Railway*, tous les $^1/_4$ d'h. (le tour, 50 c.). — **Long Beach** (hôt.: *Riviera*, $2 à 3; *Del Mar*, dep. $2; *Julian*, $2 à $2^1/_2$) est un bain de mer fréquenté (2500 hab.), avec une excellente plage. Pour *Thenard*, v. ci-dessous.

De Los Angeles à San Pedro, 22 M., *Southern Pacific Railway*, en 50 min., ou bien *Salt Lake Railway*, 27 M., en 1 h., par *Long Beach* (v. ci-dessus), avec station terminus à East San Pedro près de l'*île Rattlesnake*; ou bien le tramway électr. dit *California Pacific Railway*, t. les h.; le tour, 50 c. — 2 M. *Florence*, embranch. sur San Diego (p. 440); 10 M. *Compton*; 18 M. *Thenard*, station pour le bain de (4 M.) *Long Beach* (v. ci-dessus); 22 M. *Wilmington*, petit port de mer. — 25 M. **San Pedro** (hôt.: *Clarence*, *Colonial*, $$1^1/_2$), ville de 2900 hab., sert de port à Los Angeles et sa rade est accessible aux navires d'un tirant de 6 m. De là, des bateaux à vap. desservent régulièrement San Francisco, Santa Barbara, San Diego, etc.

De San Pedro, course intéressante en bateau à vap. à (25 M.) **Santa Catalina** (650 m.), belle île basaltique, très fréquentée pour son agréable climat. avec *Avalon* (hôt.: Metropole, $3 à 7; Grand View, dep. $2, simple mais bon; Glenmore, dep. $$1^1/_2$, et beaucoup de pensions), bain de mer, situé sur une baie en croissant du côté N. de l'île. On peut louer pour la pêche des barques à fond de verre transparent. V. aussi *Santa Catalina*, par C. F. Holder.

De Los Angeles à Monrovia, *chemin de fer* (v. p. 495) ou bien *Pacific Electric Railway* (18 M., t. l. $^1/_2$ h.). Cette route passe par des bois d'orangers et offre la meilleure vue sur les monts San Bernardino. — 17 M. *Arcadia*, station pour *Baldwin's Ranch*, avec un champ de course et un haras de chevaux pur sang. — 18 M. *Monrovia* (v. p. 495).

De Los Angeles à San Gabriel, *Southern Pacific Railway* (9 M., en $^1/_2$ h.; v. p. 547), ou *Pacific Electric Railway* (t. les $^1/_2$ h.), par *Stoneman's Ranch* et *Shorb*. — *San Gabriel*, v. p. 547.

Le Tour du «Kite Shaped Track» (*Santa Fé R. R.*; 163 M.) peut se faire en un jour (départ à 8 h. $^1/_2$ du mat.; prix, $4.10; train de plaisir, $2.75). — De Los Angeles la ligne se dirige à l'E. Stations: *Pasadena* (p. 532), *Santa Anita* (p. 495), *Upland* (p. 495) et *San Bernardino* (p. 495). — 69 M. **Redlands** (412 m.; hôt.: *Windsor*, dep. $$2^1/_2$; *Casa Loma*, dep. $3), ville de 4797 hab., bien située au pied des collines et dans un district riche en orangers. Belle vue sur les San Bernardino Mts. au N., et sur les San Jacinto Mts. au S. On a le temps d'y déjeuner et de faire une course en voiture aux *Smiley Heights* et au *Cañon Crest Park*. Des voit. vont, 3 fois par sem., par une belle route (vues) à (18 M.) *Fredalba* et à (41 M.) *Bear Valley* (1950 m.; Henry's Hot.), où une digue énorme barre la vallée. — Le train quitte Redlands à 1 h. et revient par (72 M.) *Mentone* et (79 M.) *Highland* sur (87 M.) *San Bernardino* et en décrivant une grande courbe par *Colton* (p. 547) sur *Riverside* (p. 495), où il s'arrête pour 2 h. De là, on retourne à (166 M.) *Los Angeles*, par *Casa Blanca*, *Corona*, *Orange* (p. 533), *Anaheim* (p. 533), *La Mirada* et *Redondo Junction* (p. 533).

Le «Inside Track Flyer» (Rapide) du *Southern Pacific Railway* (33 M.) fait une excursion analogue à la précédente (départ à 9 h. du matin; retour à 6 h. $^1/_2$ du soir). Stations: *San Gabriel* (p. 547), *Pomona* (p. 547), *Ontario* (p. 547), *Colton* (p. 547) et *Riverside* (p. 495; arrêt de 2 h. $^1/_2$); puis, par *Loma Linda* (Loma Linda Hot.) et *Redlands* (v. ci-dessus; 2 h. d'arrêt), et retour à Los Angeles par (30 M.) *Pomona*.

De Los Angeles au Mt. Wilson (v. ci-dessous): en passant par *Pasadena* (v. R. 98) ou bien par le Santa Fé R. R. ($2.40 aller et retour) jusqu'à (15 M.) *Santa Anita* (p. 495), de là omnibus jusqu'au commencement du sentier et à âne ou à pied jusqu'au sommet. — Au Mt. Lowe, *Pacific Electric Railway* (aller et retour, $2.50), excursion commode d'une journée (v. p. 533).

De Los Angeles à *Pasadena*, v. ci-dessous; à *San Diego*, v. p. 534; à *Santa Barbara* et à *San Francisco*, v. R. 96; à la *Nouvelle-Orléans*, etc., v. R. 102.

98. De Los Angeles à Pasadena.

V. la carte, p. 529.

Santa Fé Railway: 10 M., en 25 min. (prix, 25 c.; aller et retour 35 c.). — Pacific Electric Railway, deux routes, en 45 ou 55 min. (prix 15 c.; aller et retour, 25 c.). — Southern Pacific Railway, par *Short* (p. 547; 11 M., en $^1/_2$ h.).

Los Angeles, v. p. 529. Les deux lignes remontent la vallée de l'*Arroyo Seco* («rivière à sec»); plusieurs petites stations.

10 M. **Pasadena** (250 m.; hôt.: **Hotel Green*, avec de grandes dépendances, $3 à 8; *Raymond*, v. ci-dessous; *La Pintoresca*, dep. $4; **Maryland*, $4 à 6; *Guirnalda, Casa Grande*, ces deux ouverts toute l'année; pensions en grand nombre), ville de 9117 hab. et station climatique, est située au fond de la fertile *vallée de San Gabriel*, à env. 8 kil. du pied de la *Sierra Madre* (600-3300 m.). Du côté S.-E., sur l'**Oak Knoll** («Colline des Chênes»), le grand *Raymond Hotel* (v. ci-dessus), d'où l'on a une vue superbe sur la vallée, avec ses bois d'orangers à la verdure luxuriante, et sur les cimes neigeuses de la Sierra Madre. Dans la chaîne du San Bernardino, le Mt. San Antonio (p. 495) domine la Sierra Madre au N.-E., tandis que les San Jacinto Peaks (p. 547) sont visibles à l'horizon au S.-E. Au S. et au S.-O. s'étend le Pacifique avec Santa Catalina (p. 531) et San Clemente, deux îles rocheuses.

La ville est bien construite et possède de belles *églises*, une *bibliothèque* publique, un *opéra*, etc. Le *musée de l'académie des Sciences* renferme une remarquable collection d'antiquités, ainsi que des pétrifications et d'autres objets d'histoire naturelle. Les rues et les jardins brillent de tout l'éclat d'une végétation tropicale, où l'on rencontre l'eucalypte, le poivrier, l'olivier, l'oranger et le citronnier, le chêne à liège, le gommier, le dattier et le palmier, le bananier, le goyavier, le figocaque du Japon, l'acacia, etc. Une *fête des Fleurs* (Floral Parade) y a lieu le 1er janv. de chaque année.

Environs (v. «All about Pasadena», par *C. F. Holder*). Une des excursions les plus intéressantes de Pasadena est l'ascension de l'*Echo Mountain*, du côté d'Altadena (v. p. 533). — Celle du ***Mt. Wilson** (1756 m.) se fait généralement en omnibus jusqu'au commencement du chemin cavalier, et de là à âne («burro»; aller et retour, avec un guide, $$2^1/_2$) jusqu'au sommet. Une bonne route carrossable (omnibus jusque là), qui commence a l'*Eaton Cañon* (à 8 kil. de Pasadena et à 4 kil. d'Altadena), conduit au (14 kil.) sommet du *Mt. Harvard* (1656 m.; Martin's Camp, ouvert toute l'année, $2), pic adjacent au Wilson Peak, d'où ce dernier se gravit facilement. La *vue est très étendue. Ces deux cimes se gravissent aussi fréquemment de *Santa Anita* (p. 495). — Au S.-E. de Pasadena,

une route carrossable mène à la (6 kil.) **San Gabriel Mission* (p. 547), par de grands bois d'orangers. — Autres points intéressants, faciles à visiter de Pasadena: *Stoneman's Ranch*, avec de beaux bois d'orangers, à 1 kil. 1/2 au S.; la *Sunny Slope Winery* (fabrique de vin), à 5 kil. 1/2 à l'E.; la *Shorb* ou *San Gabriel Winery*, à 4 kil. au S.; *Baldwin's Ranch* (p. 531), à 8 kil. à l'E.; la *ferme aux Autruches* (Ostrich Farm; entrée. 25 c.), à 2 kil. 1/2 au N.-O.; le *Millard Cañon*, à 8 kil. au N.; l'*Arroyo Seco Cañon* et le *Devil's Gate* (tramway), à 8 kil. au N.-O.; la *Linda Vista*, à 3 kil. au N.-E.; et *La Canada Valley*, à 7 kil. au N.-O. (tramway; on peut prendre un billet circulaire pour les 5 derniers points). — Des touristes infatigables peuvent gravir le *Mt. Disappointment* (1586 m.) et le *Brown's Peak* (1616 m.; avec un guide). Le *Mt. San Antonio* (p. 495), à 43 kil. au N.-E., se gravit le mieux d'*Upland* (p. 495).

Le chasseur trouvera aux environs de Pasadena de quoi satisfaire sa passion, et même des ours dans les repaires des montagnes.

Le tramway électr. (1/4 d'h.) continue jusqu' à (10 kil. au N. de Pasadena) **Altadena** (396 m.), où des fleurs de pavots bigarrées couvrent en hiver de vastes étendues de terrain.

D'Altadena, le Mount Lowe Electric Railway conduit aux (2 M. 1/2) *Rubio Falls*, chutes dans le *Rubio Cañon* (580 m.), d'où un funiculaire (Great Cable Incline), long de 900 m., monte au sommet de l'***Echo Mountain** (1067 m., aller et retour de Los Angeles, $ 1 1/2), qui commande une vue étendue, et où il y a un *observatoire* (Lowe Observatory) et une collection d'animaux. — De là, le chemin de fer de montagne conduit à l'auberge dite *Alpine Tavern* (1525 m.; $ 3 à 3 1/2), d'où l'on peut gravir (à pied où à cheval; $ 2, avec un guide) le **Mt. Lowe** (1830 m.), dont la *vue s'étend à 150 kil. à la ronde. La route passe au beau *Grand Cañon*.

99. De Los Angeles à San Diego et à National City, Coronado Beach.

132 M. Santa Fé Railway jusqu'à (126 M.) *San Diego*, en 4 h. (prix. $ 3.85; billet d'aller et retour, valable pour 14 j., $ 6, pour 30 j., $ 7 1/2: place av. dossier à renversement, 50 c., v. p. 321) et à (132 M.) *National City*, en 4 h. 1/2 ($ 3.95).

Los Angeles, v. p. 529. — 2 M. *Redondo Junction*; embranch. sur Redondo Beach (p. 531). La ligne traverse des bois d'orangers et de noyers, puis des prairies. Bon coup d'œil à g. sur la *Sierra Madre* (p. 532), au-dessus des collines. — 7 M. *Bandini*; le train franchit le *San Gabriel River*. — 10 M *Rivera*; on aperçoit beaucoup de puits à pétrole et de pompes. — 13 M. *Santa Fé Springs* (47 m.); 27 M. *Anaheim* (Commercial Hotel, $ 2), petite ville riante; grande culture d'orangers. — En deçà de (32 M.) *Orange* (55 m.; The Villa, dep. $ 1 3/4), où débouche la ligne de San Bernardino (v. p. 495), le train traverse le large lit sablonneux de la *Santa Ana*. Il y a partout de beaux bois d'orangers et des plantations de céleri et de pois de terre. — 34 M. *Santa Ana*, qui exporte beaucoup de fruits en conserve, est le point de jonction d'une courte ligne pour (11 M.) *Newport Beach*; sur le Pacifique. — 47 M. *El Toro* (130 m.); omnibus (25 c.) pour (9 M.) *Laguna Beach*; puis la ligne s'abaisse par une région verdoyante et ondulée. — 56 M. *Capistrano*; à g., les ruines de la *Mission de San Juan Capistrano*, fondée en 1776, détruite en 1812 par un tremblement de terre et rebâtie depuis en partie.

— 59 M. *San Juan*, où l'on atteint l'Océan, qu'on a immédiatement à dr. à partir de là sur une longueur de 100 kil. — 85 M. *Oceanside* (Anchorage; Miramar, dep. $ 2), d'où l'on peut visiter les restes de la (4 M.) *Mission San Luis Rey de Francia* (voit. $ 2); embranch. à l'E. sur (20 M.) *Fallbrook* et sur (23 M.) *Escondido*. — A dr., belles échappées sur le Pacifique. 108 M. *Sorrento*, d'où une rampe escarpée conduit à (112 M.) *Miramar*; puis on redescend dans une contrée riche en fruits: limons, figues, nèfles du Japon, olives, etc.

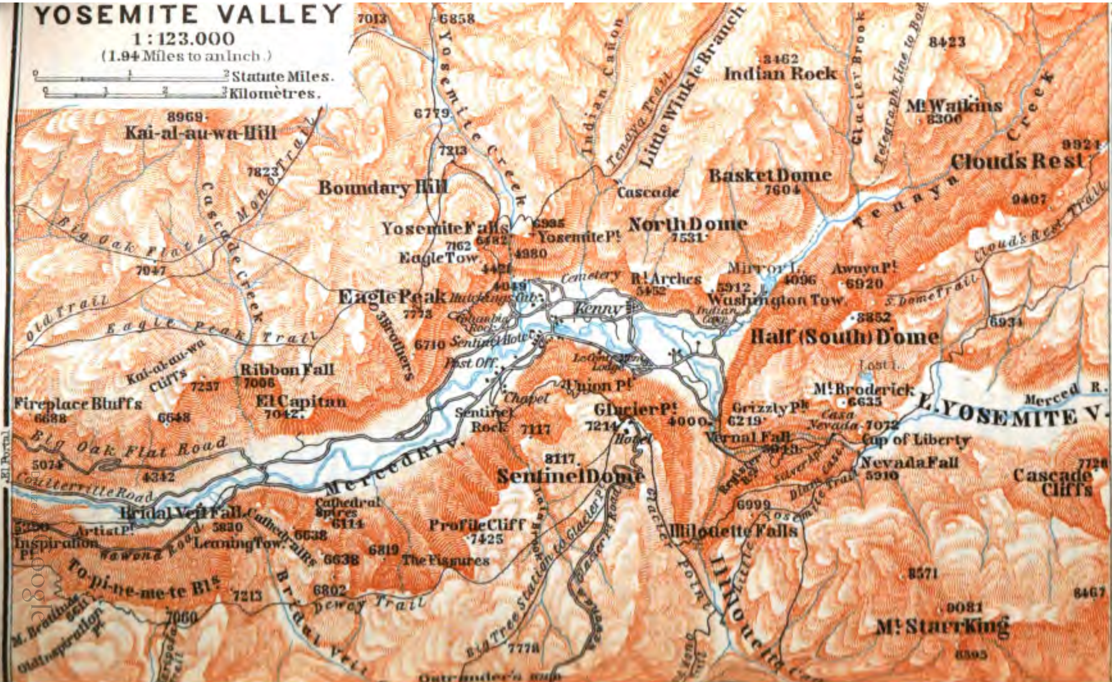
126 M. **San Diego** (hôt.: *Robinson*, dans un beau site sur une colline dominant la ville, $ 2$^1/_2$ à 5; *Peters*, sur les hauteurs dites University Heights; *Helix*, dep. $ 2; *Brewster*, dep. $ 2$^1/_2$, ch. dep. $ 1), ville de 17 705 hab., a été comme beaucoup d'autres villes de la Californie l'objet d'une spéculation («boom»), qui traça des rues et des places à bâtir, sur des terrains qui probablement resteront longtemps encore à l'état de pâturages. Elle est située sur la *baie de San Diego* et possède, après San Francisco, le meilleur port de la côte du Pacifique. Des bateaux à vapeur partent régulièrement pour San Pedro (p. 531), San Francisco, l'Amérique centrale et du Sud, etc., tandis que des trains directs («California Limited») atteignent Chicago en 3 jours par la route de Santa Fé. Le climat est doux et régulier (moyenne de la température en janv. 12°, en août 20° C.); les environs sont des plus fertiles. Au S.-O. de la ville, le *Fort Rosecrans*, un poste militaire.

Les excursions suivantes peuvent se faire aussi bien de *Coronado Beach* (v. ci-dessous) que de San Diego.

A 12 kil. au N. de San Diego, la vieille *Mission San Diego*, le premier établissement d'hommes blancs en Californie (1769), avec des bois d'oliviers productifs. On l'atteint par le tramway électrique jusqu'à (6 kil.) la colline dominant la *vallée de la Mission*, et de là à pied; ou bien l'on fait toute la route en voiture, avec une descente à pic par la «*Mission Grade*». Si l'on est en voiture, on peut s'en retourner par la *vieille ville de San Diego*, l'établissement primitif, avec ses maisons en briques crues, et une école de la mission fréquentée par des enfants indiens et blancs. — Excursions intéressantes: à la (8 kil.) *vallée du Paradis*; à la *digue d'eau douce* (Sweetwater Dam; à 22 kil. à l'E.), longue de 120 m., haute de 27 m. et large de 4 à 14 m., qui ferme un réservoir d'eau d'une capacité de 6000 millions de gallons (on peut atteindre ces deux points par le National City & Otay R. R. de San Diego à Tia Juana; aller et retour, $ 1); — à *Pacific Beach*, en tramway à vap. (16 kil.); à *La Jolla Cave* (pron. holya), avec le rocher dit Alligator Rock, à 22 kil. au N.-O.; on ne peut y entrer qu'à la marée basse (ces deux peuvent se joindre à une visite de la *vieille ville* de San Diego, en prenant le Pacific Beach & La Jolla Railroad); et à la vallée d'*El Cajon*, à 24 kil. au N.-E., sur la ligne du San Diego, Cuyamaca & Eastern R. R.

Excursion en bateau à vap. (1 fois par sem.), de San Diego à (11 h.) *Ensenada* (Itnibide, $ 2) ville pittoresque dans la Basse-Californie (Baja California, Mexico), port dans un joli site.

Coronado Beach est située dans une petite presqu'île immédiatement en face de San Diego; on y va de la gare de San Diego en tramway électr. (20 min., 5 c.) et en bateau-bac (5 c.), ce dernier étant en correspondance avec un tramway électr. qui mène à l'hôtel (5 c.;


YOSEMITE VALLEY
1:123.000
(1.94 Miles to an Inch.)
Statute Miles.
Kilomètres.
Kai-al-au-wa-Hill
Boundary Hill
Yosemite Creek
Yosemite Falls
Yosemite Pt.
Eagle Tow.
Eagle Peak
3 Brothers
Indian Cañon
Tenaya Trail
Little Winkle Branch
Indian Rock
Glacier Brook
Telegraph Line to Bod
Mt. Watkins
Clouds Rest
Basket Dome
Cascade
North Dome
Tenaya Creek
Cloud's Rest Trail
Mirror L.
R. Arches
Cemetery
Kenny
Washington Tow.
Indian Cave
Awuya Pt.
S. Dome Trail
Half (South) Dome
Lost L.
Mt. Broderick
Grizzly Pt.
Casa Nevada
Cap of Liberty
Nevada Fall
Vernal Fall
E. YOSEMITE V.
Merced R.
Cascade Cliffs
Mt. Starr King
Illilouette Falls
Glacier Point
Glacier Pt.
Union Pt.
Chapel
Sentinel Rock
Sentinel Dome
Post Off.
Sentinel Hotel
Columbia Rock
Hutchings Cot.
Merced Riv.
Cascade Creek
Mono Trail
Big Oak Flat Trail
Old Trail
Eagle Peak Trail
Ribbon Fall
El Capitan
Kai-al-au-wa Cliffs
Fireplace Bluffs
Big Oak Flat Road
Coulterville Road
Bridal Veil Fall
Cathedral Spires
Cathedral Rks
Profile Cliff
The Fissures
Artist Pt.
Inspiration Pt.
Leaning Tow.
Wawona Road
To-pi-ne-me-te Bls.
Bridal Veil
Dewey Trail
Big Tree Station to Glacier Pt.
Ostrander's
Old Inspiration Pt.
El Portal
Fall

automobiles de la gare à l'hôtel, 50 c., y compris le bateau-bac et les menus bagages). Coronado Beach se compose d'une étroite bande de sable, longue d'env. 19 kil., qui du continent s'avance au N. et se termine par deux élargissements d'une superficie de 4 kil. car. chacun: les *South* et *North Beach*. Ce dernier, en face de Point Loma (v. ci-dessous), forme l'extrémité S. de l'entrée de la baie de San Diego et n'est encore qu'un désert de sable couvert de buissons épineux. South Beach, au contraire, offre en partie l'aspect d'une ville et renferme quelques centaines de cottages, une maison de thé japonais (entrée, 25 c.; on ne paie rien pour le thé et les pâtisseries), une station biologique de l'Université de Californie (p. 472), de beaux arbres, des jardins, etc. La population sédentaire compte env. 1500 hab. L'***Hotel del Coronado** (dep. $ 3), dans un beau site tout près de l'Océan et de l'excellente plage, est un des plus grands et des meilleurs hôtels de la Californie (belle *vue de la tour). Près de l'hôtel, des étangs d'eau salée où l'on se baigne en hiver et en été, tandis que des yachts à vapeur, des chaloupes et des barques offrent une occasion de promenades sur l'Océan. La flore est superbe à Colorado Beach et les parterres de fleurs de l'hôtel sont d'une splendeur merveilleuse.

Le **climat** de Coronado Beach est doux, sec et régulier (moyenne de la température en hiver 11°, au printemps 15°, en été 20°, en automne 18° C.). L'*eau minérale de Coronado*, qu'on exporte beaucoup actuellement, est efficace dans les maladies du foie et des reins.

On visite entre autres points intéressants sur le South Beach: la *ferme aux Autruches* (Ostrich Farm; entrée, 25 c.) et le beau **jardin botanique* (à 1/4 d'h. de l'hôtel; station du tramway électr., pour le bateau-bac). Près de l'hôtel, une «*Tent City*», consistant en 1000 tentes meublées, contenant aussi un théâtre, un restaurant, etc. — Vue intéressante de *Point Loma*, au N. de l'entrée de la baie de San Diego (en barque jusqu'à *Ballast Point* ou bien en voiture de San Diego). Le plus haut des deux phares qui s'y trouvent s'élève à 150 m. au-dessus de la mer. L'Université de Brotherhood possède un Institut théosophique et l'Homestead Hotel ($ 3).

La ligne atteint sa station terminus à (132 M.) **National City** (*San Miguel*, $ 2 à 3), petit endroit d'origine récente (1086 hab.), qui est relié par un tramway à vapeur à (13 M.) *Tia Juana* («Tante Jeanne»), petite ville frontière du Mexique.

100. La vallée du Yosemite.

Routes. La route habituelle PAR BERENDA ET RAYMOND (26 h. de San Francisco; 18 h. avec la malle-poste, v. p. 536) est la plus commode pour se rendre dans le Yosemite. La *Yosemite Stage & Turnpike Co.* (bureau, Market Str., 631) délivre des billets circulaires pour le tour de San Francisco au Yosemite et retour; prix, $ 38 pour le tour ordinaire (standard roundtrip ticket); à cela s'ajoutent $ 3 au moins par jour pour les frais d'hôtel et autant pour un cheval de selle avec un guide dans la vallée du Yosemite (il y a aussi des billets circulaires comprenant tous les frais). Un billet circulaire de Los Angeles coûte $ 46.20. Il est bon de prendre son billet quelques jours d'avance, le nombre des places d'omnibus étant limité; même précaution pour le retour.

Les routes par Stockton ou par Merced sont moins fréquentées. PAR STOCKTON: ch. de fer en 4 h. de San Francisco à (103 M.) *Stockton* (p. 471) et plus loin, en 1 h. 1/2, à (34 M.) *Oakdale*, et en 1 h. 45 à (35 M.) *Chinese*. de là il y a encore env. 50 M. en omnibus (v. p. 472). — PAR MERCED (prix du tour, $ 28.50; franchise de bagages, 50 livres; p. 494, 527): ch. de fer en 4 h. de San Francisco à (143-152 M.) *Merced*, d'où l'on a 8 h. d'omnibus jusqu'à (42 M.) *Coulterville* (bon gîte). Le lendemain en omnibus à *Hazel Green* (Luncheon Station), et il y a encore 4 à 5 h. de voit. jusqu'à la (46 M.) vallée du Yosemite par les *Merced Big Trees* et le *Merced Cañon* (retour par les *Tuolumne Big Trees*).

Hôtels. Le seul hôtel dans la vallée même (p. 538) est tout à fait suffisant. Aux haltes des omnibus sur la route de la vallée, il y a aussi de bons hôtels, ainsi que deux petites aub. près du Glacier Point (p. 540). — Les campements avec tentes dits *Curry's Camp* et *Yosemite Camp* ($ 2), tous deux non loin du Sentinel Hotel (p. 538), sont moins chers que les hôtels.

Itinéraire. La saison du voyage au Yosemite dure du 1er avril au 1er nov. Le milieu de mai est peut-être le meilleur moment pour visiter la vallée, les routes carrossables étant alors sans neige ni poussière, la température des jours agréablement chaude et les nuits fraîches, les cascades abondantes, les cimes et les gorges des montagnes encore couvertes de neige par places et les fleurs des champs en pleine floraison. D'autre part, quelques sentiers peuvent être encore impraticables en raison de la neige. Les parties de campement («campers», p. 195) visitent d'ordinaire la vallée en juin, juillet ou août; on leur réserve des emplacements pour camper. Dans la règle, tous les points peuvent se visiter en trois jours, mais il est bon de consacrer une semaine au moins à l'exploration de la vallée. Si l'on est pressé, on choisira l'excursion au Glacier Point, parce qu'on embrasse de là la vue de la vallée elle-même, de la Sierra Nevada et des Vernal et Nevada Falls. Les autres points les plus importants sont d'abord: les chutes que nous venons de nommer, l'Eagle Peak et le Yosemite Fall, ainsi que Cloud's Rest (seulement pour les touristes infatigables). On ne manquera pas d'assister au lever du soleil au Mirror Lake (dont la visite peut se faire le même jour qu'une des autres excursions). Les prix pour les chevaux, les bêtes de somme, les voitures et les guides sont modérés et fixés par le Board of Commissioners (tarif dans les hôtels). Il y a de bonnes routes carrossables au fond de la vallée; les sentiers de montagne sont en général d'excellents chemins cavaliers, toutefois, à la descente, les personnes craintives ou sujettes au vertige feront parfois mieux d'aller à pied. Les *guides* ($ 3) sont dans la règle polis et obligeants; les routes étant presque partout bonnes et bien tracées, leur activité se borne généralement à surveiller les chevaux.

Bibliographie. L'œuvre la plus importante sur le Yosemite est le «Yosemite Guide-book», par *M. le prof. J. D. Whitney* (trois éditions: actuellement épuisé). V. aussi «Yosemite Valley and Big Trees», par *J. M. Hutching* et «Yosemite Souvenir and Guide», par *D. J. Foley*. Les meilleures cartes locales sont celles du Geological Survey of California. Bonnes photographies chez Taber & Co., la Sunset Photo & Engraving Co. et R. J. Waters à San Francisco et chez George Fiske, dans la vallée elle-même. — Le botaniste trouvera dans le Yosemite de quoi satisfaire sa passion; la profusion et la variété des fleurs y est extraordinaire. Bonne occasion de chasse et de pêche.

Le train de *Berenda* (p. 433) part de bonne heure pour (22 M.) *Raymond* (hôtel). On quitte ici le train et l'on monte en omnibus (vers 7 h. du m.), où les places sont assignées d'après l'ordre numérique; il y a, en outre, dep. le 1er mai une malle-poste 1 fois par jour en 12 h. env. En somme, la première partie du trajet est monotone; il y fait de plus une chaleur torride et elle est extraordinairement poussiéreuse en été. Au delà de (12 M.) *Grub Gulch*, un

long biez de bois («flume», p. 527) destiné à l'avalage des troncs d'arbres des montagnes, longe la route quelque temps. A dr., une mine d'or.

20 M. **Ahwanee** (*Hotel,* $3; dîn. $1), station de midi. — Le paysage devient ensuite plus attrayant. Du *Look-out Point,* beau coup d'œil rétrospectif sur la plaine jusqu'aux collines du littoral. De beaux arbres bordent la route, entre autres des pins à sucre *(Pinus Lambertiana),* des pins dits «yellow pines» *(Pinus ponderosa).* des sapins élevés *(Abies magnifica),* des cèdres *(Libocedrus decurrens)* et des chênes, ainsi que de jolis arbres à fleurs et des buissons, par ex. le cornouiller de Virginie (dogwood; *Cornus Florida),* le marronnier et le lilas de Californie *(Aesculus Californica; Ceanothus integerrimus).* On y rencontre fréquemment la manzanita *(Arctostaphylus glauca)* au tronc rougeâtre singulièrement contourné.

40 M. **Wawona** ou **Big Tree Station** (1197 m; *Hotel,* $3 à 4; ch., soup. et déj., $3½), relais de nuit des omnibus (arrivée à env. 6 h. du s.), dans un beau site sur le bras S. du *Merced River* (p. 538), est convenable pour un séjour. — Les routes carrossables de *Merced* (p. 527) et de *Madera* (p. 527) rejoignent la nôtre à Wawona.

Le *bois de **séquoias géants de Mariposa** (*Mariposa Grove of Big Trees;* 1980 m.), qu'on visite d'ordinaire au retour ($2 en sus), est la plus grande attraction des environs de Wawona. Il doit son nom à sa situation dans le Mariposa County (en esp. comté des Papillons) et couvre un terrain de 10 kil. car. qui a été cédé à l'Union par l'Etat de Californie en 1865. Le Grove (bois) se compose de deux groupes bien distincts, éloignés de 800 m. l'un de l'autre. Le *bois inférieur* (Lower Grove), qu'on atteint d'abord, renferme près de 100 beaux exemplaires de la *Sequoia gigantea* (v. p. 471), entre autres le «Grizzly Giant», le plus grand de tous, avec 31 m. de circonférence et 9 m. 40 de diamètre. Sa branche principale, à 60 m. du sol, a une épaisseur de 2 m. En montant au *bois supérieur* (Upper Grove), qui se compose de 365 arbres géants, la route passe dans un tunnel haut de 3 m. et large d'autant, qui a été taillé au cœur d'un séquoia sur pied («Wawona»; 8 m. de diamètre). La voiture passe à presque tous les arbres les plus grands du bois, dont le cocher indique les noms et les dimensions. Env. 10 arbres sont hauts de plus de 75 m. (le plus grand a 82 m.) et env. 20 ont plus de 18 m. de circonférence (trois ont plus de 27 m. de circ.). Les arbres du Calaveras Grove (p. 471) sont plus hauts que ceux du Mariposa Grove, mais ces derniers ont les troncs les plus gros. Le feu a endommagé beaucoup des plus beaux spécimens. Le bois de la *Sequoia gigantea* et de la *Sequoia sempervirens* (séquoia érythroxyle, «redwood»; v. p. 471) est facile à travailler, durable et se polit parfaitement bien. De menus objets de ce bois se vendent dans le pavillon de l'Upper Grove. L'écorce extraordinairement dure et résistante au feu atteint jusqu'à 0 m. 60 d'épaisseur.

Une bonne route (11 kil.) conduit de l'Hotel Wawona au ***Signal Peak** (2397 m.), qui se dresse à l'O., avec une vue superbe sur la vallée du San Joaquin et les innombrables cimes de la Sierra Nevada. — Les **Chilnoo-alna Falls* (hauts de 610 m.), à 3 kil. au N.-E., méritent d'être vus (bon chemin cavalier).

Wawona est un bon quartier de chasse (il y a des ours) et de pêche à la ligne.

Au delà de Wawona, le paysage prend un caractère grandiose. La route monte rapidement, avec une série de belles vues, et atteint une hauteur de 1980 m. La descente est presque aussi raide. — 53 M.

Eleven Mile Station; on relaie les chevaux. — 55 M. *Chinquapin Station*; la route directe pour *Glacier Point* se détache à dr. (v. p. 541). Env. 10 kil. plus loin, ***Inspiration Point** (1700 m.), où s'ouvre la première vue sur la vallée, avec El Capitan à g., les **Cathedral Spires** et le Sentinel Dome à dr., et le Half Dome et North Dome au fond. Puis la route descend en serpentant, avec des échappées superbes sur la vallée. A partir de là, v. aussi la *carte*, p. 535. On atteint le fond de la vallée, où le chemin suit le cours du *Merced River*, en passant (à dr.) au **Bridal Veil Fall* (p. 540); plus loin à g., échappées sur le Ribbon Fall (p. 539) et sur les Yosemite Falls (p. 539). Les routes de Coulterville et de Big Oak Flat, qui entrent dans la vallée à son extrémité O., longent la rive N. de la rivière. — 67 M. *Yosemite Village* (1220 m.), avec le *Sentinel Hotel* ($2\frac{1}{2}$ à 4) et le bureau du gardien de la vallée (p. 539). Les omnibus y arrivent à 1 h. de l'après-midi; la malle-poste à 6 h. du s.

La ****vallée du Yosemite** (pron. yossémmity; c.-à-d. «Grand Ours Gris») est une gorge (Cañon) du versant O. de la Sierra Nevada, traversée par le *Merced River* et encaissée entre des rochers à peu près perpendiculaires. Le fond presque uni de la vallée est long de 13 kil. et se trouve à env. 1200 m. d'alt., tandis que les parois de rocher qui l'entourent, éloignées l'une de l'autre de 1 à 3 kil., s'élèvent de 900 m. à 1500 m. plus haut. En plusieurs endroits, d'énormes cascades se précipitent dans la vallée du haut des parois rocheuses. Un épais gazon émaillé de fleurs, des arbres superbes et des buissons rendent le bassin de la vallée semblable à un parc, que traverse le Merced aux flots verts, au cours tantôt paisible, tantôt bouillonnant sur des rochers. Du fond de la vallée, on n'aperçoit pas d'issue d'aucun côté et l'on se sent comme séparé du reste du monde. Il n'y a pas de vallée suisse qui réunisse, dans un cadre aussi restreint, une profusion et une variété aussi grandes de paysages majestueux et romantiques que celle du Yosemite.

La formation de la vallée est généralement attribuée à l'érosion ou à l'action des glaciers; toutefois d'après M. le prof. Whitney (p. 536) elle serait due à une sorte d'éboulement, le fond de la vallée s'étant abîmé dans un précipice, tandis que les rochers granitiques seraient restés debout. Les masses éboulées se seraient peu à peu couvertes d'alluvions par l'activité du fleuve, jusqu'à ce que le sol plat de la vallée actuelle fut enfin formé.

La vallée du Yosemite a été découverte par le capitaine Boling au printemps de 1851, où une petite division de soldats y pénétra en poursuivant des Indiens. La première habitation remonte à 1857; d'autres suivirent bientôt, dès qu'on connut les merveilles de la vallée et que les touristes commencèrent à y affluer. En 1864, un acte du Congrès concéda la vallée et ses environs, à env. 3 kil.

à la ronde, à l'Etat de Californie, à la condition qu'elle serait conservée sous la forme de parc public. Ce parc est sous l'administration d'un gouverneur et d'un comité de commissaires de l'Etat, qui sont représentés par le gardien (guardian) de la vallée (p. 538). Le *parc de l'Etat,* dont la circonférence est indiquée sur notre *carte* par une ligne ponctuée, est enclavé dans le *Yosemite National Park,* qui comprend toute la ligne faîtière des fleuves de la vallée. Il y a encore un petit nombre d'Indiens dits *Diggers* ou *Shoshonés,* reste des aborigènes de la vallée, et ils se nourrissent de racines, de glands et de poissons.

Une des curiosités les plus grandioses et les plus surprenantes de la vallée est l'aiguille de rocher dite ***El Capitan** (2137 m.), qui se dresse hardiment, comme un pilier, à l'angle N.-O. du Cañon. Elle doit l'effet qu'elle produit moins à sa situation dominante, qu'à sa forme majestueuse, à ses flancs nus et perpendiculaires et à l'étroitesse de la vallée qui s'étend devant elle. Elle a deux faces, l'une à l'O., l'autre au S., qui se réunissent presque à angle droit. L'escalade du sommet est longue et pénible. Le *Ribbon Fall* ou les *Virgin's Tears* (larmes de la Vierge), chute haute de 610 m., se précipite des rochers immédiatement à l'O. du Capitan, mais elle n'est belle qu'au printemps et sans importance en été. — A l'E. d'El Capitan se dressent les **Three Brothers** *(Trois Frères),* belles cimes rocheuses, dont la plus élevée, l'*Eagle Peak* (2362 m.), est un excellent point de vue (v. p. 542). — A l'angle E. de l'Eagle Peak, presque au milieu de la vallée, se précipitent les ****Yosemite Falls,** chutes à trois étages hautes en tout de 760 m. L'*Upper Fall* (cascade supérieure) a une chute verticale de 438 m. sur 10 m. de large dans le haut; le *Middle Fall* (cascade centrale) se compose d'une série de petites chutes d'une hauteur totale de 191 m.; le *Lower Fall* (cascade inférieure) est haute de 131 m. Cette chute est la plus haute de la terre et elle forme au printemps une des curiosités les plus remarquables de la vallée, mais elle diminue en été. En hiver, il se forme au pied de la cascade supérieure un splendide cône de glace, haut de 150 m. Pour le sentier menant à la chute supérieure, v. p. 542. — Le **Yosemite Point** (2102 m.), la saillie à l'E. des Yosemite Falls, offre une vue superbe (p. 542). La gorge, qui descend de là à l'E., est l'*Indian Cañon.* La paroi rocheuse, dite **Royal Arches** (1653 m.), de l'autre côté de ce Cañon, doit son nom à ses cavités cintrées. A côté, au point de jonction du Tenaya Cañon (p. 543), se dresse le *Washington Tower* ou *Column* (1785 m.), une ramification de l'énorme *North Dome* (2294 m.).

On arrive ici à l'extrémité supérieure de la vallée du Yosemite proprement dite, où elle se divise en trois Cañons étroits: le *Tenaya* ou bras N. du Merced au N., le *Merced* proprement dit au milieu, et l'*Illilouette* ou bras S. du Merced au S. (p. 541). Le **lac du Miroir** (*Mirror Lake;* 1248 m.), petite pièce d'eau à 6 kil. 1/2 au N.-E. du Sentinel Hotel (voiture, $1), à l'embouchure du Tenaya Cañon, e-

fréquenté parce que le North Dome, le South Dome et le Mt. Watkins s'y reflètent admirablement. La surface du lac est d'ordinaire le plus paisible de grand matin et reflète le lever du soleil au-dessus du Half-Dome (en été, vers 8 h. du m.). Les reflets des montagnes dans le lac sont aussi beaux au clair de lune. — Au S. du Tenaya Cañon, en face du North Dome, s'élèvent, à l'extrémité E. du Yosemite, les formes étranges du ***Half** ou **South Dome** (2721 m.), dont la hardiesse incroyable frappe d'étonnement et d'admiration. Il ressemble à la moitié, restée debout, d'un dôme partagé par une coupe verticale. — Au S.-O. du Half-Dome, à l'angle formé par le Tenaya et le Merced Cañon, se dresse le *Grizzly Peak* (1892 m.), un pic sombre, boisé et presque inaccessible.

On passe au Merced Cañon (avec les *Vernal* et *Nevada Falls*, v. p. 541), et l'on parvient à la paroi S. du Yosemite, dont le premier sommet (à l'E.) est le ***Glacier Point** (2224 m.), le point de vue le plus beau et le plus fréquenté de la vallée (v. p. 541). — Du Glacier Point, la paroi de la vallée court en ligne presque droite à env. 1 kil. 1/2 à l'O. et des éboulis la couvrent presque entièrement. Au-dessus de la paroi rocheuse, mais un peu en retrait de la vallée, se dresse le **Sentinel Dome** (2501 m.; vue étendue, v. p. 541). La paroi aboutit à l'O. au **Sentinel Rock** (Rocher de la Sentinelle; 2135 m.), le rocher le plus frappant de la paroi S. de la vallée (l'ascension n'en est pas difficile pour les expérimentés). Viennent ensuite à l'O.: les sveltes *Cathedral Spires* (1709 m.), auxquelles se joignent les deux imposants ***Cathedral Rocks** (2021 m.), immédiatement en face d'El Capitan. Du côté O. de la partie inférieure de ces rochers se précipite le ***Bridal Veil Fall**, cascade dont la chute verticale est de 190 m. sur 15 à 20 m. de largeur. Elle doit probablement son nom *(Chute du Voile Nuptial)* à sa forme, qui ressemble à un voile blanc, quand le vent l'agite. Comme les autres chutes, elle perd de sa beauté à mesure que l'été s'avance. Entre 4 h. et 6 h. du s., un bel arc-en-ciel se forme généralement au-dessus de la chute.

La description ci-dessus comprend les points principaux de la vallée elle-même ou de ses environs immédiats. Nous donnons ci-après un court exposé des routes qui y mènent, ainsi qu'un certain nombre d'autres points hors de la vallée, mais qu'on visite ordinairement d'ici. Notre point de départ est le Sentinel Hotel (p. 538). Pour les chevaux, les guides, etc., v. p. 535/536.

(1.) Lower Round Drive (19 à 32 kil.), tour au fond de la vallée (prix du trajet, $ 2 1/2 par pers.; avec le Mirror Lake et les Cascade Falls, $ 3 1/2). Cette course offre une bonne vue des merveilles du Yosemite; toutefois on peut la laisser de côté, si l'on est pressé, parce qu'on les voit pour la plupart aussi bien (sauf le Mirror Lake) dans le trajet en omnibus (p. 535/536). La route passe au pied des *Yosemite* et *Bridal Veil Falls* (p. 542; on s'arrangera à partir de façon à voir l'arc-en-ciel de cette dernière chute l'après-midi). Les *Cascade Falls*, à env. 6 kil. du Bridal Veil Fall, se trouvent hors de la vallée proprement dite. Le *Mirror Lake* (p. 539) est situé à 6 kil. 1/2 au N.-E du Sentinel Hotel.

(2.) Glacier Point (9 kil.; chev., $3). Le sentier (bien tracé, mais en partie désagréable si l'on est à chev. et sujet au vertige, surtout à la descente; à pied, absolument sans danger et pas très escarpé) part du pied du Sentinel Rock, non loin de l'hôtel du même nom, et gravit en zigzag la paroi de rocher escarpée. A $^2/_3$ de la hauteur, on atteint *Union Point*, avec une belle vue; à côté, la curieuse *colonne d'Agassiz*. Le **Glacier Point (2224 m.), reconnaissable à son mât de pavillon et protégé par une balustrade de fer entre deux rochers, offre une vue superbe sur presque toute la vallée, dont le bassin s'étend immédiatement aux pieds du spectateur. A quelques pas du bord du rocher, le petit *Glacier Point Hotel* (dîn. $1), sans prétention, mais bon. Du vestibule de l'hôtel, vue splendide sur le Merced Cañon, avec les Vernal et Nevada Falls et le Cap of Liberty, le Half Dome, et sur la *Haute Sierra*, avec (de dr. à g.) le Mt. Starr King, le Red Mt., le Grey Mt., le Mt. Clark, le Mt. Ritter (bien loin), le Mt. Florence, le Mt. Mc Clure, le Tenaya Peak et le Mt. Lyell (p. 543). Après un signal donné à son de trompe, du bois enflammé est jeté presque chaque soir du haut des rochers, ce qui s'observe le mieux d'en bas. — Le Glacier Point s'atteint aussi par la route carrossable de *Chinquapin* (p. 538); toutefois cette course demande 1 jour (5 h. $^1/_2$ à l'aller et autant au retour) au lieu de 4 à 5 h. On peut y parvenir aussi par le *Nevada Fall* (v. ci-dessous), et s'en retourner par la même route, si l'on couche au sommet. Beaucoup de touristes continuent jusqu'à (14 M.; 5 h. $^1/_2$) *Wawona* (p. 537). — Le **Sentinel Dome** (p. 540), à 2 kil. du Glacier Point, se visite facilement de là à pied ou à cheval (pas de supplément de prix). Du Sentinel Dome, on peut continuer jusqu'aux (2 kil. $^1/_2$) *Fissures* (75 c. de plus pour le chev.).

(3.) *Vernal et Nevada Falls (5 kil.; chev., $3). L'excellent *Anderson Trail*, chemin large et commode, qui est sans danger jusqu'au Vernal Fall, part à 3 kil. $^1/_2$ au S.-E. du Sentinel Ho. et serpente sur le flanc du *Grizzly Peak* (p. 540), le long du *Merced*, qui se précipite à dr. en formant de beaux rapides. Bon coup d'œil à dr. sur les *Illilouette Falls*, au loin (p. 542). A 5 min. en aval du Vernal Fall, on croise le fleuve sur un pont, qui offre peut-être la meilleure vue de la chute. Au delà du pont, près de la roche dite *Register Rock*, le chemin se bifurque: le sentier de g. mène au *Lady Franklin Rock*, roche plate au pied du ***Vernal Fall**, chute d'un vert splendide, large de 21 à 24 m. et qui tombe à pic d'une hauteur de plus de 100 m. Derrière, se dresse le pittoresque **Cap of Liberty* (bonnet de Liberté; 2152 m.). Un sentier à pic monte à l'extrémité supérieure de la chute (il est bon d'avoir un imperméable). — Du Register Rock, le sentier (maintenant plus étroit et raide) fait un grand coude à dr. avant d'atteindre le bord supérieur du Vernal Fall, où le rocher plat, avec un parapet naturel, permet de s'approcher du bord de la chute. Au-dessus, le bel **Emerald Pool* (Etang d'Emeraude). A mi-chemin entre l'extrémité supérieure du Vernal Fall et l'inférieure du Nevada Fall, le sentier repasse sur l'autre rive du fleuve. En amont du pont, la **Diamond Cascade;* en aval, le **Silver Apron* (Tablier d'Argent). Puis un beau coup d'œil sur le ***Nevada Fall**, dont la chute oblique, haute de plus de 186 m., rivalise avec les Yosemite Falls. — On s'en retourne d'ordinaire, mais si l'on en a le temps et la force, on montera au bord supérieur du Nevada Fall ($^1/_4$ d'h.) par un sentier à pic.

Le sentier pour Little Yosemite et Cloud's Rest (v. p. 542) se détache à g. en deçà du pont au-dessus de la chute. — Au delà du pont, le sentier continue le long du versant du *Mt. Starr King* (2798 m.), jusqu'au (19 kil.; 27 kil. de l'hôtel; chev., $6) *Glacier Point* (v. ci-dessus; très recommandable si l'on a le temps). On couche ensuite au Glacier Point Hotel (v. ci-dessus). Le chemin franchit l'*Illilouette* en amont des chutes (p. 542).

(4.) *Eagle Peak et Yosemite Falls (env. 10 kil.; chev., $3). Pour atteindre le **sentier (trail) menant à l'Eagle Peak, chemin cavalier escarpé mais bien tracé (moins vertigineux que celui du Glacier Point)**, passer le pont au delà du Sentinel Hotel (p. 538), tourner un peu plus loin à g. et franchir le pont sur le ruisseau qui descend des Yosemite Falls. A 5 min. au delà de ce pont, le sentier se détache à dr., monte et des-

cend sur les rochers qui bordent le Falls Cañon et s'abaisse ensuite vers une (1 h. 1/2) saillie, au pied de la chute supérieure dite **Upper Yosemite Fall (p. 539). On gravit les rochers et l'on s'approche de la chute, aussi près que possible et que le permettent les nuages de poussière d'eau. L'impression que produit l'énorme violence de cette chute grandiose, est écrasante. Continuer à suivre le sentier, appuyer à g., là où le sentier pour le bord supérieur des Yosemite Falls se détache à dr., et prendre encore à g. à la bifurcation suivante (à dr., le chemin pour le lac Tenaya). La vue de l'***Eagle Peak** (2263 m.; p. 539) est plus étendue à l'O. que celle du Glacier Point et embrasse quelques sommets de la Haute Sierra. — Si l'on a le temps, on ne manquera pas de joindre à cette excursion la visite du bord supérieur du Yosemite Fall. Le coup d'œil d'en haut sur la chute est dans son genre aussi grandiose que celui d'en bas. Un gros quartier de roc, à env. 10 m. au-dessous du pont en amont de la chute, du côté g. (E.) du ruisseau, se meut par saccades à des intervalles irréguliers, comme on peut s'en assurer en s'appuyant sur lui; c'est probablement un effet de l'eau, qui se précipite dans quelque abîme à une grande profondeur au-dessous du roc. — Sur l'autre rive, le sentier conduit du pont au *Yosemite Point* (p. 539), avec une vue semblable à celle de l'Eagle Point. Si l'on n'a ni le temps ni la force de visiter ces deux points, le mieux est de préférer les Yosemite Falls et le Yosemite Point à l'Eagle Peak.

(6.) CLOUD'S REST (15 à 16 kil.; chev., $5). Excursion très intéressante pour de bons marcheurs, qui demande une longue journée de 12 h. Le sentier est bon et sans difficultés, mais au printemps la neige le rend parfois impraticable. — Du Sentinel Hotel jusqu'au point où se détache le sentier pour le Nevada Fall supérieur, v. p. 541. Un peu plus loin, le sentier pour le *Little Yosemite* (1830 m.; p. 543) se détache à dr. Le ***Cloud's Rest** (3022 m.) offre une vue superbe sur les parois de rocher du Yosemite et sur la Haute Sierra. Immédiatement au S.-O. s'élève le Half Dome; au N., au delà du Tenaya Cañon, le Mt. Watkins (v. ci-dessous). Les sommets principaux de la Sierra sont (du N. au S.): le Mt. Hoffman, le Tenaya Peak (au-dessous, le Tenaya Lake), le Cathedral, le Mt. Dana, le Mt. Gibbs, le Mt. Lyell, le Mt. Clark et le Mt. Starr King (v. p. 541/543).

(7.) CHUTES DE L'ILLILOUETTE (4 kil.). Les chutes de l'**Illilouette** ou du *Tululaweak* se visitent, en remontant par un sentier assez difficile le Cañon de l'Illilouette, qui s'ouvre au S. du Merced Cañon (v. p. 539). Hauteur totale des chutes, env. 180 m.; la chute principale est haute de 120 m. On y passe aussi en prenant le chemin du Nevada Fall au Glacier Point (p. 541). Les visiteurs se contentent pour la plupart de la perspective qu'on a du chemin du Vernal Fall (p. 541). Il y a un bon écho près de l'*Echo Wall*, dans l'Illilouette Cañon.

(8.) Le **Mt. Watkins** (2500 m.), du côté N. du Tenaya Cañon, se gravit parfois du N.

Les tours ci-après font partie des GRANDES EXCURSIONS DANS LA HAUTE SIERRA, qu'on peut faire en cas de séjour prolongé dans la vallée du Yosemite. Les guides y sont indispensables et il est bon d'avoir quelque habitude des courses de montagne. On trouve parfois un gîte insuffisant, sinon on couche à la belle étoile. — A env. 19 kil. au N. du Yosemite se trouve le ***Cañon du Tuólumne** (quatre syllabes), ruisseau dont le cours est ici parallèle au Merced et qui forme une série de belles cascades dans une gorge grandiose. On parvient à cheval à la partie supérieure du Cañon par le *Virginia Creek Trail*, qui se détache du chemin pour le Mono Lake près du lac Tenaya (p. 543) et atteint bientôt le premier et le plus élevé des trois groupes pittoresques de cascades, qui font une chute haute de plus de 600 m. sur 2 kil. 1/2 de longueur (v. p. 539). Env. 30 kil. plus bas, le ***Hetch Hetchy**, un pendant du Yosemite, de plus petites dimensions, mais avec d'énormes rochers et de belles cascades. De la *Croker's Station*, sur la route de Big Oak Flat (p. 472) dans la vallée du Yosemite, un omnibus dessert de juin à août la Tioga Road (56 M.; on peut aussi avoir des chev. et des voit.), route qui en forme l'accès. On ne manquera pas de prendre des provisions de bouche et tout ce qu'il

faut pour camper. — Le lac **Tenaya** *(Lake Tenaya)*, à 29 kil. au N.-E. du Sentinel Ho. sur le chemin de l'Eagle Peak (v. p. 542), mais où l'on peut aller aussi de Crocker's (p. 542), est situé près de la partie supérieure du Tenaya Cañon, au milieu d'un imposant amphithéâtre de montagnes. Le *Tenaya Peak*, à l'E. du lac, se gravit sans grande difficulté. Du lac, le chemin conduit plus loin (à g., le Virginia Creek Trail, p. 542) aux (5 M.) ***Tuólumne Meadows** (2590 m.), à l'extrémité supérieure du Tuólumne Cañon (p. 542). Les environs sont grandioses. A l'extrémité supérieure des prairies, les (8 kil.) *Soda Springs*, un campement où l'on couche d'ordinaire, quand on fait l'ascension du Mt. Dana ou du Mt. Lyell (v. ci-dessous). Le sentier mène ensuite au (32 kil.) *Mono Lake*. — Le **Mt. Dana** (4034 m.; aller et retour, 3 à 4 jours), cime la plus haute dans le voisinage du Yosemite, se gravit généralement de Soda Springs (v. ci-dessus) et n'offre pas de difficulté extraordinaire. Vue grandiose. — Le **Mt. Lyell** (4031 m.) est plus difficile et n'est à conseiller qu'à ceux qui ne sont pas novices (3 à 4 jours; de Soda Springs également). — Le **Mt. Hoffman** (3315 m.), avec une vue très intéressante, s'atteint du lac Tenaya en 1/2 journée. — Si l'on visite le *Little Yosemite* (v. p. 542), on peut s'avancer, par la gorge à son extrémité supérieure, jusqu'à la *Lost Valley* («Vallée Perdue»), en passant à la *Silver C ain Cascade* (aller et retour, 1 jour).

101. De San Francisco à Portland.

772 M. Southern Pacific Railway, en 36 h. (prix, $20; wagon-lit, $5). — Cette ligne, dont les ouvrages d'art sont intéressants, traverse plusieurs beaux paysages et offre d'excellentes échappées sur le *Mt. Shasta* (p. 544).

Les bateaux à vapeur de l'*Oregon R. R. & Navigation Co.* partent de San Francisco t. l. 5 jours pour Portland (durée du trajet, 2 jours; prix avec le lit et la nourriture, $16). Traversée agréable; la mer est généralement calme en été.

De *San Francisco* à (90 M.) *Sacramento* et à (108 M.) *Roseville Junction*, v. p. 471. Notre ligne se détache à g. de celle pour Ogden et remonte au N. la vallée du *Sacramento* qui coule un peu à g. — 142 M. *Marysville* (20 m.), ville de 3407 hab., au confluent du *Feather* et du *Yuba River*. A g., les *Marysville Buttes* (550 à 640 m.). — 163 M. *Biggs* (30 m.); le train franchit le Feather River. — 186 M. *Chico* (59 m.; 2640 hab.), dans une contrée fertile et riche en fruits. — 213 M. *Tehama* (67 m.), où il y a un vignoble mesurant 1600 hect.; le train traverse le Sacramento River.

260 M. *Redding* (169 m.), à l'extrémité N. de la vallée du Sacramento inférieur; le train entre ensuite dans une région très pittoresque (voiture d'observation), où il franchit le cours tortueux du Sacramento 18 fois sur une longueur de 130 kil. et traverse plus de 12 tunnels. — 269 M. *Copley* (183 m.), où les Indiens harponnent des saumons avec des javelots barbelés. Entre (277 M.) *Kennet* (204 m.) et (282 M.) *Morley* (220 m.), le *Pitt River* débouche dans le Sacramento. A dr. s'élèvent les *McCloud Mts*. Le *McCloud River*, qui se jette dans le Pitt River, fourmille de truites. — 298 M. *Delta* (348 m.), très fréquentée par les pêcheurs. — Près de (306 M.) *Gibson* (424 m.), le train traverse un beau bois de conifères. Près de (320 M.) *Castle Crag* (636 m.; hôtel, $1 1/2 à 2), à g., les imposants ***Castle Crags** s'élèvent à 1200 m. au-dessus du fleuve. —

324 M. *Dunsmuir* (669 m.); en face, à g., se montre la haute pyramide de neige du *Mt. Shasta* (v. ci-dessous). — 325 M. *Upper Soda Springs* (720 m.; hôtel, $ 2). — 327 M. *Shasta Springs,* avec les *Mossbrae Falls,* jolies chutes. Un peu plus loin, le train franchit le Sacramento pour la dernière fois, contourne le **Great Bend* et monte à pic à (333 M.) *Mott* (960 m.). — 338 M. *Sisson* (1084 m.; hôt.: Sisson Tavern, $ 1 1/2 à 2 1/2), dans la *Strawberry Valley*; à dr., l'énorme Mt. Shasta, avec sa double cime, est visible du sommet jusqu'à la base. Cet endroit a été incendié en 1904. A g., les *Scott Mts.,* avec le *Mt. Eddy* (2791 m.).

Le ***Mt. Shasta** (4404 m.), un des sommets les plus élevés de la Sierra Nevada septentrionale, se gravit de Sisson (aller et retour, 30 h. à 36 h.; guides, chevaux, etc., dans la Sisson Tavern; prix, $ 15 à 20 par pers.). On couche à *Sisson's Camp* (2745 m.), immédiatement au-dessus de la limite de la végétation arborescente. Sur le sommet principal, une pyramide trigonométrique. Le Mt. Shasta est un énorme volcan éteint, dont le caractère volcanique se reconnaît clairement au *sommet de l'O.* ou *du Cratère* (3930 m.), où s'ouvre un cratère large de 1200 m. et profond de 750 m. Il y a aussi sur le sommet principal des sources thermales et des fumerolles. La *vue est des plus grandioses.

341 M. *Upton;* embranch. sur (18 M.) *McCloud,* un campement typique de bûcherons. — 345 M. *Black Butte Summit* (1190 m.); la ligne y atteint la hauteur du col par lequel elle traverse la partie N. de la Sierra Nevada et redescend ensuite. A dr., les cinq pointes du *Muir's Peak* ou *Black Butte* (1980 m.). Les versants de la montagne sont couverts de belles forêts, où l'on remarque, entre autres: le pin à sucre (p. 537); le pin jaune (p. 537); le pin tortu *(Pinus contorta);* le pin cimbre *(Pinus flexibilis)* et le pin à noix *(Pinus Sabiniana;* strobiles longs de 0 m. 30 et épais de 0 m. 15). — 355 M. *Edgewood* (901 m.); beau coup d'œil en arrière sur le Mt. Shasta. Ensuite, le train remonte la *vallée de Shasta,* non loin de la rive dr. du *Shasta River.* — 377 M. *Montague* (775 m.); les *Siskiyou Mts.* (2336 m.) sont visibles à g. — 389 M. *Thrall;* embranch. sur (12 M.) *Klamath Springs Station,* d'où des omnibus (8 M. pour $ 2 1/2) partent pour *Klamath Hot Springs* (823 m.; hôtel, $ 2 à 2 1/2), dans un beau site, avec des sources d'eaux minérales et des bains de boue. — 395 M. *Hornbrook* (657 m.); le train franchit le *Klamath,* gravit les Siskiyou Mts. (rampe, 4 %) et entre, au delà de (404 M.) *Coles* (886 m.), dans l'*Etat d'Orégon* («Webfoot Staate»; c.-à-d. Etat du Pied-Palmé, nom dû au climat pluvieux de son littoral). En deçà du col, à (414 M.) *Siskiyou* (1260 m.), le train passe dans un long tunnel. A dr. s'élève le *Pilot Rock* (1961 m.), ramification S. des Cascade Mts. (p. 449). — La ligne descend ensuite à pic, par des tunnels et des coudes violents, dans la *Rogue River Valley.* — 431 M. *Ashland* (580 m.; 2634 hab.); à dr., le *Mt. Pitt* (2977 m.). — 446 M. *Medford* (427 m.), station d'où l'on visite le curieux *lac Crater.*

Le **lac Crater** (*Crater Lake;* 1903 m.) est situé à 137 kil. au N.-E. de Medford au cœur des Cascade Mts. (de Medford ou d'Ashland: 6 à 8 jours aller et retour). Ce lac, long de 10 kil., large de 6 kil. 1/2 et profond de

plus de 600 m., est enfoncé dans un cratère éteint; il est entouré d'une paroi verticale de roche volcanique, haute de 300 à 600 m., qui n'offre qu'une ou deux ouvertures, et il n'a pas d'affluent ni de déversoir visible. Son eau ne renferme pas de poissons, mais elle est fraîche, douce et d'un magnifique bleu foncé. Le *Wizard Island* (258 m.), île au milieu du lac, est un volcan en miniature créé sans doute par un dernier effort du foyer mourant. La route pour le lac est bonne et la descente au bord de l'eau demande 1/2 h. Le lac et ses environs forment, sous le nom d'*Oregon National Park*, un domaine de l'Etat.

Au delà de Medford, le *Table Rock* se dresse à dr. — 476 M. *Grant's Pass* (293 m.); 510 M. *Glendale* (294 m.); 552 M. *Myrtle Creek* (194 m.); 574 M. *Roseburg* (149 m.; 1690 hab.), sur l'*Umpqua River*. A dr. s'élève le *Diamond Peak* (2686 m.) et plus loin, du même côté, les *Three Sisters* (p. 546). — 649 M. *Eugene* (139 m.); le train descend dans la jolie vallée boisée de la *Willamette* (à g.). — 667 M. *Harrisburg* (102 m.). — 692 M. *Albany* (73 m.), point de jonction d'une ligne pour (11 M.) *Corvallis* et (83 M.) *Yaquina*. — 729 M. **Salem** (58 m.; *Willamette Hotel,* $2 à 3), ville de 10422 hab., capitale de l'Orégon, avec le *Capitole* et plusieurs autres édifices et établissements publics. — 757 M. *Oregon* (29 m.), ville de 3494 hab., dont les fabriques utilisent l'excellente force hydraulique des *chutes de la Willamette,* hautes de 12 m. — 771 M. *East Portland.* Le train franchit la Willamette.

772 M. **Portland** (20 m.; hôt.: **The Portland,* Morrison Str., dep. $3; *Imperial,* ch. $1 à 2; *Perkins,* ch. dep. $1; *Grand Central;* agent consulaire de France: M. C.-H. Labbe; consul de Suisse: M. C. Bircher; vice-consul de Russie), une grande ville en herbe, située à cheval sur la *Willamette,* que traversent 4 ponts, à 15 kil. en amont de son embouchure dans le *Columbia* (p. 546). La population (90426 hab. y compris les faubourgs d'*East Portland* et d'*Albina,* actuellement réunis à la ville) comprend aussi env. 3000 Chinois. Sa situation accessible à la navigation maritime, ainsi que son excellent réseau de voies ferrées pour le S., l'E. et le N., en ont fait la principale place de commerce du Pacifique du Nord-Ouest.

Portland, fondée en 1843, a eu un développement continuel et rapide. La valeur annuelle de l'exportation s'élève maintenant à 20 mill. de doll.; principaux articles: le froment, les laines, le poisson (saumons, etc.) et le bois de construction. Elle fabrique du fer brut, des étoffes de laine, de la farine, des meubles, de la bière, des cordages, etc., pour une valeur annuelle de $23450000. Des bateaux à vap. partent de là pour San Francisco et d'autres ports de la côte E. du Pacifique, la Chine et le Japon.

L'Union Railway Station, au coin des North 6th et Irving Streets, est une gare belle et spacieuse avec un haut clocher. A 10 min. au S., dans le quadrilatère borné par les rues Jefferson, Madison, 4th et 5th Strs., l'*hôtel de ville* avec les collections de la Société historique de l'Orégon et le musée Hawkins (histoire naturelle). On remarque, en outre, dans le quartier des affaires: la *chambre de Commerce,* avec un bureau de renseignements (Stark Str.), la *poste* et la *douane* (5th Str.), le *palais de Justice* (4th Str.), l'*Opéra* et la *loge maçonnique* (Morrison Str.), le *Daily Oregonian Office* (au coin

des 6th et Alder Strs.) et le *Marquam Block* (Morrison Str.). La *bibliothèque publique* (Stark Str.) est un édifice plein de goût, dans un style néo-roman; c'est aussi le local de la Société des Beaux-Arts. Le *Portland Industrial Exposition Building,* Washington Str., est un édifice où il y a des expositions annuelles. De belles églises, des écoles et des établissements de bienfaisance témoignent de la richesse de la ville. A l'O. de la ville, sur le King's Hill (tramway par Washington Str.), le *City Park,* et au N.-O., le joli *McClay Park.*

Si l'on séjourne à Portland, on ne manquera pas de visiter les *Portland Heights,* à l'O. de la ville (faciles à atteindre à pied ou en tramway), qui offrent une *vue superbe sur les montagnes. Le *Mt. Hood* (v. ci-dessous), à 100 kil. au S.-E., frappe le plus les regards: toutefois on aperçoit aussi le mamelon du *Mt. St. Helens* (v. ci-dessous; à 80 kil. au N.), le Mt. Adams (v. ci-dessous) et le Mt. Rainier (p. 450), tandis qu'au S.-O. la vue embrasse la Coast Range (chaîne côtière), ainsi que les vallées du Columbia et de la Willamette. Le meilleur point de vue est *Council Crest* ou *Fairmount,* à 300 m. au-dessus de la ville (à pied env. 1 h.; en voit., $^3/_4$ d'h.), qu'entoure un beau *Boulevard.*

Excursions. De Portland, l'excursion favorite est la course en bateau à vap. sur le ***Columbia River,** qu'on remonte jusqu'aux (60 M.) *Cascades* et aux (110 M.) *Dalles* (prix, 3^1/_2$; aller et retour, $5, v. p. 475; **bureau** de l'Oregon R. R. & Navigation Co., au coin des 3rd et Washington Strs.). On peut aussi aller en chemin de fer à Dalles, y coucher et revenir le lendemain matin en bateau à vap. Si l'on ne fait le trajet que dans un sens, il vaut mieux prendre le bateau à vap., le chemin de fer offrant une vue moins favorable. Les bateaux partent de grand matin, toutefois on peut s'embarquer le soir précédent. En route, on passe à (18 M. de Portland) *Vancouver,* quartier général du département militaire de Columbia.

Des bateaux à vap. (agence, v. ci-dessus) descendent aussi le **Columbia Inférieur** jusqu'à (106 M.) *Astoria* (env. 8 h.), avec d'excellentes échappées sur le bassin de l'énorme fleuve à son embouchure. On peut joindre à cette excursion la visite d'une *fabrique de conserves de saumon* (Salmon Cannery). L'Astoria Columbia River Railroad conduit aussi à (100 M.) Astoria. — **Astoria** (*Occidental Hotel,* $2), petit port de 8381 hab., sur le Columbia, à env. 15 kil. de son embouchure, a été fondée en 1811 à l'instigation de J. J. Astor (p. 34), qui voulait monopoliser ici le commerce des peaux et l'importation du thé et de la soie par des relations directes avec la Chine. D'avril à juillet on s'y livre surtout à la pêche du saumon, qui s'expédie même jusqu'à Hambourg. Excursions de là à (16 M.) *Clatsop Beach* (hôtel) et à *North Beach* (dans le Washington; billet d'aller et retour de Portland, 4^1/_2$).

Jolie excursion sur la **Willamette,** de Portland en bateau à vap. à *Oregon City* (p. 545), à *Dayton* et à *Corvallis* (p. 545).

Pour l'ascension du **Mt. Hood,** v. p. 475. Le *Mt. St. Helens* (2972 m.) volcan encore en activité de temps à autre, le *Mt. Adams* (p. 475), le *Mt. Jefferson* (3110 m.) et les *Three Sisters* (2590 m.) peuvent se gravir également de Portland, mais avec difficulté (on couche plusieurs fois à la belle étoile). On se mettra en relation avec le club alpin « **Mazama** », fondé en 1894, à Portland (contribution annuelle, $3).

De Portland, on visite encore: les *Multnomah Falls* (p. 476), le *lac Crater* (p. 544), ainsi que *Yaquina* (p. 545), *Newport* (Ocean House) et d'autres points sur la *Yaquina Bay* (8 h. en chemin de fer; aller et retour, $6). — De Portland à *Tacoma* (pour *Seattle, British Columbia, Alaska,* etc.), v. p. 449; — pour *Omaha* et l'Est, v. p. 462.

102. De San Francisco à la Nouvelle-Orléans.

2490 M. Southern Pacific Railway («Sunset Route»), en env. 4 jours (prix, $ 57$^1/_2$; billet valable pour 30 j. av. arrêts facultatifs, $ 67$^1/_2$; wagon-lit, $ 14). Wagons directs.

De San Francisco à (484 M.) *Los Angeles*, v. R. 96 *B*. Le train court plus loin à l'E., à travers la fertile *vallée de San Gabriel* (p. 532). — 490 M. *Shorb* (140 m.); embranchements sur (5 M.) *Pasadena* (p. 532), (10 M.) *Monrovia* (p. 495) et (12 M.) *Duarte*. — 493 M. **San Gabriel** (125 m.; *Hotel San Gabriel*, avec un cep de vigne séculaire dans le jardin), avec la *Mission de San Gabriel Arcangel*, fondée en 1771. En deçà de l'entrée de la gare, à g., on aperçoit l'église de la Mission, construite en 1804 avec des matériaux amenés d'Espagne. Les anciens jardins de la Mission et ses vignobles méritent d'être vus. *Pasadena* (p. 532) se trouve à env. 5 kil. au N.-O. Au N. et à l'E. s'élève la chaîne de la Sierra Madre (p. 532). — 498 M. *Bassett* (88 m.); embranch. sur Pomona (v. ci-dessous), par *Covina*. — 515 M. *Pomona* (262 m.; hôt.: The Palomares, $ 2$^1/_2$), ville riante de 5526 hab., avec une importante culture fruitière, dans la vallée de San Bernardino (p. 495). Un peu au S.-E. se trouve une ferme d'expériences de l'Université de Californie. — 525 M. *Ontario* (299 m.; hôt.: Ontario, $ 2), petite ville de 2600 hab., dans un site grandiose. De là, les quatre montagnes les plus hautes de la Californie sont visibles: le Mt. San Bernardino et le Grayback à l'E.; le San Jacinto au S.-E., et le Mt. San Antonio au N. Ontario est reliée à (4 kil.) *Upland* (p. 495) par la belle *Euclid Avenue*, plantée d'eucalyptes et de poivriers et que dessert un tramway électrique. — 526 M. *South Cucamonga* (v. p. 495).

540 M. **Colton** (294 m.; hôt.: *Trans-Continental Hotel*, $ 1$^1/_2$ à 3; *Capital*, $ 2), ville de 1285 hab. et point de jonction des lignes au N. pour San Bernardino (p. 495) et au S. pour San Diego (p. 537), cultive de grandes quantités de fruits de toute sorte et son excellent marbre noir et blanc est renommé. — La ligne commence ensuite à monter rapidement à la croupe des *San Bernardino Mts.*, qu'elle franchit à (563 M.) *Beaumont*, dans le col dit *San Gorgonio Pass* (780 m.), et redescend ensuite à pic également vers le Désert du Colorado. A dr., les grandioses *San Jacinto Peaks* (cime la plus haute, 3294 m.); à g., la chaîne du San Bernardino.

Le **Désert du Colorado**, que la ligne traverse ensuite sur une longueur de 240 kil., est une région de sable infertile, située en grande partie au-dessous du niveau de la mer (v. ci-dessous) et où l'air reste chaud même en hiver. Les bâtiments de la gare sont misérables. Des cactus et des yuccas en forment la seule végétation. Le golfe de Californie s'est jadis étendu, paraît-il, jusqu'au col de San Gorgonio et le Colorado qui débouchait dans le golfe latéralement, finit par en barrer de ses dépôts la partie N. L'eau du bassin ainsi séparé de la mer s'évapora en laissant une dépression salée (p. 548). — 569 M. *Banning* (708 m.); 575 M. *Cabazon* (543 m.); 583 M. *White*

Water (343 m.). Il y a des dunes de sable mouvant (*hog wallows*, en grand nombre. — 589 M. *Palm Springs* (178 m.). 11 kil. au S.-O., *Palm Valley* (aub.), au pied E. des San Jacinto Mts., avec le seul bois de dattiers qui pousse en plein air en Californie et une curieuse source de sable chaude. C'est actuellement une station climatique: on s'y livre aussi avec succès à l'arboriculture fruitière. — 612 M. *Indio* (Southern Pacific Hotel, $2), jolie ville, fréquentée aussi par les phtisiques, avec de beaux palmiers et des peupliers du Canada (p. 551). La voie se trouve ici à 15 m. au-dessous du niveau de la mer et atteint à (637 M.) *Salton* son point le plus bas (80 m.). En 1891, le Colorado River forma ici un lac long de 50 kil., large de 15 kil. et profond de plus de 1 m., et rétablit ainsi momentanément les conditions physiques primordiales du pays (p. 547). — 666 M. *Old Beach;* embranch. au S. sur (27 M.) *Imperial,* une oasis que fertilise un système d'irrigation. — 671 M. *Flowing Well;* la ligne se retrouve à 1 m. 50 au-dessus du niveau de la mer. — Env. 100 kil. plus loin, le train franchit le *Colorado* et entre dans l'*Arizona* (p. 491).

731 M. **Yuma** (42 m.; hôt.: *Southern Pacific Hotel,* avec le *restaur. de la Gare,* $2½), ville de 4125 hab., est un des points du pays où la température est la plus élevée; elle a été fondée par les missionnaires espagnols en 1700; et elle est située sur le Colorado immédiatement au-dessous du confluent de ce fleuve et du *Rio Gila.* La frontière du Mexique n'est qu'à 11 kil. au S. Les *Indiens Yuma*, dont quelques-uns vendent à la gare des arcs et des flèches, etc., ont une réserve (reservation) au bord du Colorado. — Le train remonte ensuite à l'E. le cours du Gila (à g.) et traverse une région désolée et infertile. Beaucoup de cactus, entre autres un grand nombre de spécimens du cactus cierge (*Cereus giganteus;* en mexicain, sahuaro), souvent haut de 12 m. et qui ressemble à un cierge colossal avec des ramifications en forme de candélabre. Les mirages sont fréquents dans cette région. A dr. s'élève la *Sierra de la Gila,* une des nombreuses chaînes parallèles de l'Arizona mérid., séparées par des plaines arides; à g., les *Castle Dome Mts.* Ensuite on aperçoit à dr. et à g. de la voie d'autres montagnes, ainsi que çà et là un peu de végétation. Les curieuses formations des rochers, dont les teintes varient toujours, surtout au lever et au coucher du soleil rompent la monotonie du paysage. 854 M. *Gila Bend* (224 m.; The Kindall); 873 M. *Estrella* (464 m.). — 896 M. *Maricopa* (358 m.).

Embranch. au N. sur (34 M.) **Phoenix** (hôt.: *Adams Ho.*, dep. $3, ch. dep. $1; *Commercial Hotel*, ch. dep. $1; *Ford Ho.*, $2½ à 5), ville de 5544 hab., capitale de l'Arizona, située dans la fertile vallée du *Salt River*, qui est bien arrosée; c'est le point de jonction du Santa Fé Railway, venant d'Ash Fork (v. p. 493). Dans le voisinage, on a découvert les ruines de plusieurs villes préhistoriques.

917 M. *Casa Grande* (425 m.; hôt.: Casa Grande, Woods Ho., $2½), d'où l'on peut visiter les restes intéressants du pueblo de *Casa Grande* ou de *Chichitilaca* (à 26 kil. au N.; omnibus en 2 h.), avec d'énormes murs en briques crues. — Le train continue à monter.

982 M. **Tucson** (pron. toussoûn; 729 m.; hôt.: *Santa Rita,* $5; *St Xavier,* à la gare, dep. $2½; *New Orndorff,* $2 à 3; *San Augustin,* dep. $2½), vieille ville de 7531 hab. et de caractère espagnol, la plus grande de l'Arizona, se livre à un commerce important avec le Mexique. Elle possède l'*Université territoria le* etune *école pour les Indiens.* Dans le voisinage, un *laboratoire botanique du désert*, fondé par l'Institut Carnegie (v. p. 302) et une *ferme d'expériences agricoles* de l'Union. A 14 kil. au S., la vieille église missionnaire de *St. Xavier del Bac,* construite vers la fin du XVIIe s., au milieu d'une réserve d'Indiens.

Au delà de Tucson, à dr., les *Santa Rita Mts.,* dont le *Mt. Wrightson* (3146 m.) est la cime la plus haute; à g., les *Santa Catalina Mts.* On franchit le *San Pedro River.* — 1031 M. *Benson* (1092 m.); point de jonction d'une ligne pour (353 M.) *Guaymas,* sur la côte O. du Mexique (golfe de Californie). — 1050 M. *Dragon Summit* (1407 m.), où la ligne atteint son point culminant; puis, le train descend un peu. — 1071 M. *Wilcox* (1270 m.); 1079 M. *Railroad Pass* (1340 m.). — 1095 M. *Bowie* (1147 m.); embranch. sur (35 M.) *Solomonsville.* — 1125 M. *Stein's Pass* (1327 m.), dans la *Peloncillo Range;* le train entre dans le Nouveau Mexique (p. 489). — 1145 M. *Lordsburg* (1295 m.); embranch. sur (71 M.) *Clifton,* riche en mines de cuivre. — 1204 M. *Deming* (1322 m.; hôt.: Depot Hotel, dep. $3), ville de 1431 hab., point de jonction de la ligne de l'Atchison, Topeka & Santa Fé R. R. pour *Rincon* (La Junta, Denver, etc.), ainsi que d'un embranch. sur (48 M.) *Silver City.* — 1215 M. *Zuñi* (1276 m.; ne pas confondre avec le pueblo mentionné p. 491). — 1288 M. *Rogers;* le train franchit, 1 M. plus loin, la large et profonde vallée du *Rio Grande,* qui est ici insignifiant, et entre dans le *Texas,* le plus grand Etat de l'Union (v. p. L; il est plus grand que la France); articles de commerce: les bestiaux, le coton, le vin, le fer, la houille, le pétrole et le riz. L'étoile qui figure dans ses armoiries lui a valu le surnom d'«Etat de l'Etoile unique» (Lone Star State).

1294 M. **El Paso** (1132 m.; *buffet;* hôt.: *Angelus,* dep. $2½, ch. dep. $1; *Sheldon,* $3 à 5, ch. $1½ à 2½; *Orndorff,* $2½ à 4; *Pierson,* ch. dep. $1; agent consulaire de France: M. A. Courchesne), ville de 15006 hab., sur la rive g. du Rio Grande, avec des fonderies d'argent et de fer et des parcs à bétail et abattoirs, est un centre important du commerce entre les Etats-Unis et le Mexique. Immédiatement au delà du fleuve, *Ciudad Juarez* ou *El Paso del Norte,* ville mexicaine reliée à El Paso par un tramway «international». El Paso est le terminus S. de l'Atchison, Topeka & Santa Fé Railway (p. 487), le term. O. du Texas & Pacific Railway (R. 103) et le term. N. du Mexican Central Railway (p. 572). — De là, les horloges des gares ne sont plus réglées sur l'heure du «Pacifique», mais sur celle dite «centrale» (2 h. d'avance sur l'autre); l'heure locale correspond à l'heure des «montagnes» (v. p. XXXVI).

Au delà d'El Paso, la ligne suit la rive g. du Rio Grande, qui forme ici la frontière entre le Texas et le Mexique. Du train on aperçoit parfois des antilopes et souvent des marmottes des prairies (p. 444). — 1307 M. *Ysleta* (1118 m.); 1348 M. *Fort Hancock* (1074 m). La ligne quitte le Rio Grande. 1387 M. *Sierra Blanca* (1375 m.), point de jonction du Texas & Pacific Railway. — 1456 M. *Valentine* (1350 m.); 1491 M. *Marfa* (1430 m.), station pour le *Fort Davis*, situé à 38 kil. au N. — 1505 M. *Paisano* (1549 m.), point culminant du Southern Pacific Railway entre San Francisco et la Nouvelle-Orléans (322 m. plus haut que le col de Tehachapi, p. 523). Beau paysage de montagne. — La ligne s'abaisse. 1556 M. *Haymond* (1185 m.); 1611 M. *Sanderson* (848 m.; buffet). — 1683 M. *Langtry* (403 m.), un poste militaire. Le Rio Grande redevient visible. — 1694 M. *Shumla* (433 m.); le train franchit le *Pecos River* sur un beau pont à consoles (cantilever bridge), un des plus hauts du monde, long de 666 m. et haut de 98 m. Au S., dans le Cañon du Rio Grande, une grande caverne (Painted Cave) avec de curieux hiéroglyphes indiens encore indéchiffrés. — En deçà de (1735 M.) *Devil's River* (296 m.), on aperçoit à g. les curieuses *Palisades*, dans le *Castle Rock Cañon*. — 1748 M. *Del Rio* (291 m.; Del Rio Hotel, $ 2); le train quitte ensuite le Rio Grande et court à l'O. à travers des prairies. — 1785 M. *Spofford Junction* (309 m.); embranch. sur (35 M.) *Eagle Pass*, tête de ligne du Mexican International Railway pour *Mexico* (p. 572). — 1826 M. *Uvalde* (284 m.); 1877 M. *Dunlay* (308 m.).

1918 M. **San Antonio.** — *Buffet.* — Hôt.: *New Southern*, $ 2½ à 4; *Menger*, dep. $ 3; *St. James; New Maverick*, ch. dep. $ 1; *The Argyle*, sur les hauteurs dites Adams Heights, convenable pour un séjour; *Hot Sulphur Wells Hotel*, hors de ville, fermé en été, $ 4 à 6. — Restaurants: au *Bexar Hotel; Torreon.* — Agent consulaire de France: M. *E.-P. Claudon.*

San Antonio (209 m.), place la plus importante du Texas, le «berceau de la liberté du Texas», est une ville bien construite, d'un caractère espagnol prononcé, située sur le *San Antonio,* qui, avec son affluent, le petit *San Pedro,* la divise en trois parties de sorte qu'il y a plusieurs ponts. San Antonio est un important marché aux laines, aux bêtes de somme, aux chevaux et au bétail, un grand centre de voies ferrées, ainsi qu'un des plus importants postes militaires de l'Union. La population (53 321 hab.) se compose, à proportions presque égales, d'Américains, de Mexicains et d'Allemands, ainsi que d'un petit nombre d'habitants de couleur. San Antonio mérite une visite d'une journée. Il y a, entre autres «attractions», des salles publiques de jeu et des combats de coqs (surtout le dim. après midi). Elle est aussi fréquentée en hiver (moyenne de la température en été 28°, en hiver 11° R.).

San Antonio de Bexar, fondée par les Espagnols vers la fin du XVIIe s., réunissait, comme la plupart de leurs colonies, le caractère d'un *Presidio* ou poste militaire avec celui d'une Mission (*San Antonio de Valero*). En 1835, le Texas s'était déclaré indépendant du Mexique et ce dernier envoya contre les rebelles, une armée, qui arriva à San Antonio le 22 février

1836 et prit l'église fortifiée de l'Alamo (v. ci-dessous) occupée par 170 Américains, au bout de 12 jours de siège, et cette petite troupe fut massacrée. «Souvenez-vous de l'Alamo» devint le cri de ralliement des combats qui suivirent. Le 21 avril les Mexicains furent à leur tour battus par le général Houston non loin du Jacinto.

L'Église de la Mission del Alamo, sur l'*Alamo Plaza,* dans le quartier à l'E. du San Antonio, est un bâtiment en briques crues bas et massif, avec des murs fort épais, qui doit son nom à ce qu'il était situé dans un bois d'alamos ou de peupliers du Canada (cottonwood, *Populus monilifera*). L'église a été construite en 1744, mais elle a été fréquemment remaniée dans la suite et forme auj. un monument national qu'on maintient en bon état (entrée gratuite). — A l'extrémité N. de l'Alamo Plaza, dans Houston Street, le beau *Federal Building.* Du côté O., le *San Antonio Club* et le *Grand Opera House.*

On suit Houston Str. à g. (O.), on traverse le San Antonio et l'on atteint *Soledad Street,* qui conduit à g. à la Place Principale (*Plaza de Las Yslas*), avec de jolis jardins. Du côté O. s'élève la cathédrale de San Fernando, qui sous sa forme actuelle date surtout de 1868 à 1873. — A l'O. de la cathédrale, la Place Militaire *(Plaza de Armas)* avec le grand *hôtel de ville.*

Le Poste Militaire *(Fort Sam Houston),* dans un beau site sur le *Government Hill,* à 1 kil. 1/2 au N. de la ville, mérite d'être vu. La tour haute de 27 m., au centre du quadrilatère, offre une *vue superbe.

On ne manquera pas de visiter quelques-unes des autres vieilles missions espagnoles. On visite surtout la *première* et la *deuxième Mission* (v. ci-dessous), mais si l'on a le temps, on ne négligera pas la *troisième* et la *quatrième.* Une course de 5 à 6 h. en voiture suffit pour les aller voir toutes les quatre.

La Mission de la Concepcion ou *première Mission,* à 3 kil. 1/2 au S. de la ville (par Garden Str.), a été construite de 1731 à 1752 et est bien conservée. L'église a deux tours à l'O. et un dôme au milieu. On remarque les sculptures à la porte de l'O. — **La Mission San José de Aguayo** ou *deuxième Mission,* à 6 kil. 1/2 au S. de la ville, date de 1720 à 1731; c'est la plus belle de toutes. On remarque surtout la façade O. de l'église, ainsi que la porte, la fenêtre et les chapiteaux du petit baptistère. A l'O. de l'église, le *Mission Granary* (maison de provisions), avec une voûte en pierre et des piliers (sert actuellement d'habitation). La ligne de défense du quadrilatère de la Mission est couverte de cabanes d'adobé construites sur les débris des remparts. — **La Mission San Juan de Capistrano** ou *troisième Mission,* à 10 kil. au S. de San Antonio, a été fondée en 1731. Ses fortifications sont bien conservées et son église délabrée, sa chapelle et son grenier à blé méritent d'être vus. A 10 min. de là, le vieil *aqueduc,* qui alimente la quatrième Mission d'eau potable. — **La Mission San Francisco de la Espada** ou *quatrième Mission,* sur la rive O. du San Antonio, à 14 kil. au S. de la ville, date également de 1731. A l'angle S.-E. du quadrilatère de la Mission, un *baluarte* ou bastion bien conservé. L'*église* a été restaurée et sert au culte régulier des Indiens.

A 5 kil. au S. de San Antonio, les *International Fair Grounds & Buildings,* champs de foire qu'on atteint par le chemin de fer d'Aransas Pass ou bien en tramway électrique. C'est ici que le président Roosevelt organisa en 1898 le régiment des «rudes reîtres» (Rough Riders) qui se distingua à Cuba dans la guerre contre les Espagnols. Le *River Park,* qui lui est contigu, renferme de beaux bois de pacaniers (pecan; *Carya olivæ-*

formis). — A 20 min. au N. de la ville, le *San Pedro Park*, avec des sources d'eau vive et un petit jardin zoologique.

De San Antonio à Rockport, 159 M., *San Antonio & Aransas Pass R. R.* en 6 h. 1/2. Le train court au S.-E. — 61 M. *Kenedy*, point de jonction d'une ligne à l'E. pour (177 M.) *Houston* (v. ci-dessous). — De (138 M.) *Gregory*, une ligne à dr. (S.-O.) traverse la *Corpus Christi Bay* et mène à (11 M.) *Corpus Christi* (hôt.: St. James, Merriman, $ 2), ville de 4703 hab. et station terminus N.-E. du Texas & Mexican Railway (pour *Laredo*, v. ci-dessous), fréquentée en été, avec une assez importante navigation. Le *King Ranch*, à 72 kil. au S. de Corpus Christi, est le plus grand parc à bétail (2800 kil. car.) des Etats-Unis appartenant à une seule personne (Mrs. Richard King). — 159 M. **Rockport** (hôt.: *Bay View Ho.*, *The Del Mar*, $ 2; *The Shell*, à 3 kil. de la ville, $ 2 1/2 à 3), petite ville de 1153 hab. sur la *baie d'Aransas*, bain de mer fréquenté et rendez-vous des sportsmen (pêche du tarpon, etc.), possède un excellent port. Les environs d'Aransas Pass et de Corpus Christi sont très fertiles et produisent beaucoup de fruits.

De San Antonio à Austin, 79 M., ligne de l'*International & Great Northern Railroad*, en 2 h. 1/2 à 3 h. — 32 M. *Neu-Braunfels*, ville allemande fondée en 1844 par le «Deutscher Adelsverein», société philanthropique qui ne dura que jusqu'en 1847; 49 M. *San Marcos*. — 79 M. **Austin** (150 m.; hôt.: *Driskill*, $ 1 à 2 1/2; *Avenue*, $ 2 à 2 1/2; *Hancock*, $ 2 à 2 1/2), ville de 22 258 hab., capitale du Texas, dans un site riant sur le *Colorado River*, offre une vue complète sur les *Colorado Mts*. Le beau **Capitole*, en granit rouge, bien situé sur une hauteur, a été construit de 1881 à 1888 par des capitalistes de Chicago, pour une somme de 3 millions 1/2 de dollars, couverts par une cession de 3 millions d'acres de terrain (plus de 12 000 kil. car.). C'est le plus grand Capitole des Etats-Unis, après celui de Washington. Les autres bâtiments remarquables sont: l'*Université d'Etat* (1350 étudiants) fondée en 1883 (pour la faculté de médecine, v. p. 553), le *Land Office*, le *palais de Justice* et plusieurs hôpitaux. A 3 kil. en amont de la ville, l'*Austin Dam*, énorme digue de granit, longue de 366 m., haute de 21 m. et large de 5 m. 50 à 20 m., construite à travers le Colorado River pour alimenter la ville d'eau potable et de forces motrices.

De San Antonio à Laredo, 153 M., *International & Great Northern R. R.*, en 6 h. 1/3. Stations intermédiaires sans importance. — **Laredo** (hôt.: *Hamilton*, $ 2 à 3; *Ross*, $ 2 à 2 1/2), ville de 13 429 hab. avec un commerce actif, est située sur la rive g. du *Rio Grande*, qui forme ici la frontière entre le Texas et le Mexique. — De Laredo à *Mexico*, par le Mexican National Railroad, v. R. 105.

La ligne pour la Nouvelle-Orléans passe à une série de stations sans importance. — 1993 M. *Harwood* (140 m.); 2049 M. *Columbus* (64 m.); 2098 M. *Rosenberg* (33 m.).

2126 M. **Houston** (pron. youst'n; 20 m.; hôt.: *Rice Ho.*, $ 3 à 5 *Bristol*, $ 2 à 2 1/2, ch. dep. $ 1; *Burnett*, $ 2; *Tremont*, $ 1 1/2), est la deuxième ville du Texas (44 633 hab.); elle est située sur le *Buffalo Bayou*, qui est étroit, mais navigable, à 80 kil. de Galveston. Houston est un spécimen caractéristique d'une de ces villes actives et ambitieuses de l'Ouest. Son commerce de coton, de sucre, de bois, d'huile de graines de cotonnier, etc., est fort important. Les fabriques de Houston occupent près de 5000 ouvriers et la valeur de ses produits est d'env. 10 millions de doll. par an. On remarque entre autres édifices publics: la *halle* et l'*hôtel de ville*, la *bourse du Coton*, le *palais de Justice*, la *poste* et la *Masonic Exchange*. La visite d'une des grandes *presses à coton* (p. 378) est intéressante. Houston est un centre important de voies ferrées.

DE HOUSTON À GALVESTON, *Galveston, Houston & Handerson R. R.* (50 M.) en 1 h. 1/2, ou bien *Galveston, Houston & Northern Railway* (57 M.) en 2 h. Stations intermédiaires peu importantes. — En deçà de Galveston, un pont de charpente (trestle), long de 3 kil. et large de 18 à 30 kil., traverse un bras de la *baie de Galveston*.

56 M. **Galveston** (pron. guellevest'n; hôt.: *Tremont*, $ 21/2 à 4; *Grand; Atlanta*, $ 11/2 à 21/2; *New City Hotel*, $ 11/2; consulats: de France, M. E.-H. Moet, vice-cons.; de Suisse, M. U. Müller; des Pays Bas, M. E.-S. Flint; vice-consuls d'Espagne et de Russie), ville de 37787 hab., la première du Texas par son importance commerciale, est située à l'extrémité N.-E. du *Galveston Island*, île longue de 47 kil. et large de 2 kil. 4 à 5 kil. 6, à l'entrée de la *baie de Galveston* approfondie artificiellement. Le 8 sept. 1900, la ville fut presque entièrement détruite par un raz de marée qui causa la mort d'env. 8000 pers. Les principaux ravages provinrent d'une vague qui balaya toute l'île par le travers et qui dépassait de 2 m. 1/2 la hauteur des raz de marée ordinaires. On travaille avec ardeur à la reconstruction de la ville. Une nouvelle jetée en granit et en ciment, longue de 5 kil. 1/2, doit la protéger contre le retour d'une catastrophe semblable; cette jetée est recourbée du côté de la mer et offre un large boulevard du côté de la ville. Le sol de celle-ci, qui n'était autrefois qu'à 1 ou 3 m. au-dessus du niveau des eaux de la baie, a été aussi exhaussé de 3 m. env. et l'on a commencé un môle large de 150 m. qui la reliera au continent. Pour les céréales et le coton, Galveston est un des ports d'exportation les plus considérables de l'Union. Elle exporte, en outre, des laines, des peaux, de la farine, du poisson (Gulf Fisheries Co.), des fruits (valeur de l'exportation en 1903, $ 144355000). Des bateaux à vapeur font le service régulier de là à Bremerhaven (Lloyd de l'Allemagne du Nord, en 20 jours env.; agent: W. W. Wilson), à New York, à la Nouvelle-Orléans, à Key West, à la Havane, à Vera Cruz, et à différents autres ports de l'Amérique du S. et de l'Europe. Les rues de la ville, située à peu de hauteur au-dessus de la baie, sont larges, droites et ornées de beaux jardins, plantés de lauriers roses, de magnolias, etc., dans les quartiers élégants. On remarque entre autres édifices publics: le *temple maçonnique*, le bâtiment de la *douane et de la poste*, la *bourse du Coton*, l'*hôtel de ville*, le *palais de Justice*, la *Ball Free School* (grand édifice à dôme), la *Rosenberg Free School*, la *Free Public Library* (bibliothèque publique), l'*University of St. Mary* (catholique), la *faculté de médecine* de l'Université de l'Etat du Texas (p. 552). Il y a un monument en l'honneur des défenseurs de San Antonio en 1836 (v. p. 550/551), etc. Le *Magnolia Grove Cemetery* mérite d'être vu. — L'île de Galveston est bordée d'une excellente plage unie, solide et longue de 50 kil., qui forme une délicieuse promenade (à pied ou en voiture). Moyenne de la température en hiver, env. 17°; en été, 28° C.

De Galveston à *Fort Worth* et à *Newton*, v. p. 438; — à *Texarkana* (pour *St. Louis*, etc.), v. R. 90.

Le train court ensuite toujours à l'E., sous bois à plusieurs reprises. — 2176 M. *Liberty* (12 m.); la ligne franchit le *Trinity River*. — 2210 M. *Beaumont* (9 m.; hôt.: Clarendon, $ 21/2 à 3; Cordova, $ 21/2), ville de 9427 hab., avec des sources de pétrole.

Tramway électr. pour *Sour Lake* (Sour Lake Hotel, $ 3), avec des sources de pétrole et une population qui s'accroît rapidement. — Beaumont est le point de jonction de lignes au N. pour *Dallas* (p. 554) et au S. pour *Sabine Pass*, avec un port sur la décharge du Sabine Lake, un lac côtier.

2233 M. *Orange* (6 m.); le train traverse ensuite la *Sabine*, frontière de la *Louisiane* (p. 398). — 2271 M. *Lake Charles*; 2344 M. *Lafayette* (15 m.). — La ligne tourne au S.-E. à travers une plaine. Les «bayous» (p. 398) bordés de forêts, les bois de magnolias, les chênes verts et les cyprès drapés de tillandsie usnéoïde (p. 383), ainsi que les plantations de cannes à sucre, de coton et de tabac,

donnent aux paysages de la Louisiane un caractère particulier. — 2409 M. *Morgan City* (Costello, $ 2½), ville de 2332 hab., avec le parc Oneonta et d'où l'on peut faire une intéressante course en bateau à vapeur sur le pittoresque *Bayou Teche*, à travers le district assigné aux Acadiens (v. « Evangeline », par *Longfellow*). — 2489 M. *Algiers* (p. 434); on traverse le Mississipi sur un bateau-bac.

2490 M. *La Nouvelle-Orléans*, v. p. 434.

103. De la Nouvelle-Orléans à Dallas, à Fort Worth et à El Paso.

Texas & Pacific Railway jusqu'à (512 M.) *Dallas*, en 21 à 22 h. (prix $ 15.30); jusqu'à (545 M.) *Fort Worth*, en 24 h. ($ 15.30), et jusqu'à (1160 M.) *El Paso*, en 47 h. ($ 29.90). — Sur cette route, wagons directs jusqu'à Forth Worth, ici changement de voit. pour Los Angeles et San Francisco (d'El Paso, le train court sur les rails du Southern Pacific Railway, p. 549).

La Nouvelle-Orléans, v. p. 434. La ligne remonte la rive dr. du *Mississipi*, jusqu'à ce qu'elle quitte le fleuve au delà de (85 M.) *Plaquemine* p. 383). — 89 M. *Baton Rouge Junction*; embranch. sur (8 M.) *Port Allen*, en face de Baton Rouge (p. 378). 162 M. *Bunkie*: embranch. sur (27 M.) *Simmesport*. — De (169 M.) *Cheneyville*, une ligne mène au S. à Lafayette (p. 553), sur le Southern Pacific Railway. — 194 M. *Alexandria* (Rapides, $ 2 à 2½), petite ville riante de 5648 hab., sur le *Red River*. Des bateaux à vapeur vont de là à Shreveport (v. ci-dessous). — 324 M. *Shreveport Junction*.

Embranch. sur (2 M.) **Shreveport** (55 m.; hôt.: *The Inn*, $ 2½ à 3½; *Phoenix*, $ 2), ville manufacturière active (16013 hab.) et place de commerce (surtout pour le coton et le bétail), sur le *Red River*. C'est le point de jonction de lignes sur Vicksburg (p. 378) et Houston (p. 552).

La ligne tourne ensuite à l'O. et entre dans l'*Etat du Texas* (p. 549), entre (341 M.) *Greenwood* et (347 M.) *Waskom*. — 368 M. **Marshall** (120 m.; hôt.: *Genocchio*, $ 2½; *De Elgin*, $ 2 à 2½), ville industrielle de 7855 hab., avec des fabriques de machines, etc., est le point de jonction d'une ligne pour (67 M.) *Texarkana* (p. 482), en correspondance avec l'Iron Mountain Line (R. 90).

390 M. *Longview* (102 m.; hôt.: Mobberly, Magnolia, $ 2 à 2½), point de jonction de l'International & Great Northern Railway pour Austin (p. 552), San Antonio (p. 550) et Laredo (p. 552). — 437 M. *Mineola* (120 m.).

512 M. **Dallas** (142 m.; hôt.: *Oriental*, $ 2½ à 5; *Mc Leod Hotel*, $ 2 à 3; *Windsor*, *Lakeside*, à Oak Cliff; agent consulaire de France: M. J.-B. Adoue), ville de 42638 hab., la troisième du Texas, est située sur le *Trinity River*, au milieu d'un district riche en froment, en orge et en coton. Dallas est un centre important de voies ferrées; la valeur annuelle de ses articles de commerce s'élève à 45 millions, celle de ses produits manufacturés à 11 millions de doll. Le *palais de Justice* et l'*hôtel de ville* sont des édifices remarquables. En 1897, on y a érigé un *monument des Confédérés*

en granit du Texas, haut de 15 m. avec les statues de Jefferson Davis, Stonewall Jackson, Robert Lee et Sydney Johnson à sa base. Sur les collines de la rive (hautes de 60 m.), au S. de la ville, se trouve *Oak Cliff,* beau faubourg, avec une grande Université de femmes.

545 M. **Fort Worth** (195 m.; hôt.: *Worth*, dep. $ 3; *Delaware* $ 3; *Metropolitan,* ch. dep. 50 c.; tramways électr. en grand nombre, aussi pour Dallas, v. p. 554), ville de 26688 hab. sur le Trinity River, est le plus grand centre de voies ferrées du Texas, d'où partent des lignes pour Wichita (p. 488) et Newton (p. 487), Austin (p. 552), San Antonio (p. 550) et Houston (p. 552), etc. Fort Worth possède de grands parcs à bétail (stockyards), des greniers à blé (elevators), des moulins, des fonderies, des usines de chemins de fer (valeur annuelle du commerce, 40 millions de doll.), une *université* (820 étudiants) et une *Carnegie Library.* — A l'O. de la ville, les *Arlington Heights* (55 m.), fréquentées en hiver; il y a un club et un beau coup d'œil sur la vallée du Trinity.

Au delà de Fort Worth, la ligne traverse des pâturages incommensurables. Stations sans importance. — 578 M. *Weatherford* (264 m.). — 667 M. *Cisco* (491 m.); point de jonction du Houston & Central Texas Railroad. — 708 M. *Abilene;* 749 M. *Sweet Water;* 814 M. *Big Springs.*

Au N. de la ligne se trouve le **Llano Estacado** ou la *Great Staked Plain*, plateau (env. 1500 m. d'alt.) d'une superficie de 130000 kil. car., borné au N. par le *Canadian River*, à l'E. par le *Pecos*, et entouré d'un rempart de rochers rongés par les intempéries et pareils à une palissade. Il doit, dit-on, son nom aux perches (estacas), avec lesquelles les Espagnols jalonnaient leur route. Le sol est composé en majeure partie d'argile brune et couvert de gazon (grama; Bouteloua digostachya) et de buissons (mesquite; p. 568), mais on y trouve aussi de grandes régions de sable. La superficie en est presque entièrement plane, sauf aux endroits où les collines de sable mouvant rompent un peu la monotonie; il n'y a pas d'eau, à l'exception de quelques mares disséminées; toutefois on y a percé des puits en grand nombre, et le Llano Estacado est actuellement un grand pâturage.

874 M. *Odessa;* on aperçoit ensuite, à dr., les *White Sand Hills.* — 947 M. *Pecos City,* sur le *Pecos River*, est le point de jonction du Pecos Valley Railroad pour (163 M.) *Roswell* et (207 M.) *Amarillo.* — 966 M. *Toyah,* omnibus pour *Fort Davis* et *Fort Stockton.* Le train s'engage ensuite dans une contrée montagneuse, avec les *Guadalupe Mts.* à dr. et les *Apache Mts.* à g. — 1044 M. *Allamore,* et près de là, les *Carrizo Mts.,* à dr. — De (1067 M.) *Sierra Blanca* à

1160 M. *El Paso,* v. p. 550.

104. De Tacoma au Puget Sound, à Victoria et à Alaska.

Les BATEAUX bien organisés de la *Pacific Coast Steamship Co.* à San Francisco sont les plus importants de ceux qui desservent Alaska. On peut se procurer chez M. *C. D. Dunann*, Market Str., 10, à San Francisco, ou chez les agents de la Cie. des prospectus détaillés. Il est bon de retenir ses billets d'avance. Le «Spokane», vapeur de cette compagnie (2000 tonnes de jauge), fait tous les étés (de juin à août) env. six fois le trajet de Tacoma à *Sitka* et retour. Le voyage dure env. 12 jours et coûte $ 100 à 250, suivant la place de la cabine, de sorte que le prix le plus élevé assure l'usage d'une grande cabine élégante des mieux situées. Le bateau ne transporte que des passagers et s'arrête à Seattle, à Victoria, à Ketchikan, à Fort Wrangell, à Juneau, à Treadwell's, à Skagway, au Taku et Davidson Glacier, au Glacier Bay, à Killisnoo, à Kasaan et à Sitka. — La «City of Topeka», la «Cottage City» et la «City of Seattle», bateaux de la même compagnie, naviguent toute l'année tous les 15 jours, transportent des passagers et des marchandises, font en 12 à 14 jours le tour circulaire de Tacoma (prix, $ 80 à 200) et mouillent à plusieurs autres stations dans l'Alaska. On délivre aussi des billets d'aller et retour de San Francisco (prix du trajet dep. $ 124), d'où les passagers vont en bateau à vap. à Victoria ou à Port Townsend (p. 557). Les prix du trajet de Seattle, Port Townsend ou Victoria sont les mêmes que ceux de Tacoma.

Les dispositions pour la traversée d'Alaska sont analogues à celles du voyage au Cap Nord (v. *Suède et Norvège*, par Bædeker) et le trajet n'offre aucune difficulté. Il n'y a que peu d'hôtels à Alaska et les passagers vivent presque entièrement à bord. Le temps est généralement agréable en juin, juillet et août, bien qu'il fasse parfois de la pluie ou du brouillard, et que des incendies de forêt obscurcissent souvent l'horizon dans la première partie du trajet, surtout en juillet et en août. Se munir de chauds vêtements d'hiver, les nuits étant souvent très froides, bien que de jour le soleil soit assez brûlant. Il est désirable d'avoir une chaussure solide pour les courtes excursions à terre et un imperméable est indispensable. On peut louer des chaises pour la traversée au port de départ. — Le bateau navigue presque constamment dans le bras de mer paisible entre les îles de la côte et le continent, de sorte que le mal de mer n'est guère à craindre. Les **paysages** de cette traversée sont grandioses; au N. du Mexique, c'est Alaska qui a les plus hautes montagnes et les glaciers et les volcans les plus beaux de l'Amérique du Nord. Dans la description ci-après, nous avons suivi la route ordinaire du «Spokane». Les distances approximatives de Tacoma ont été données en milles marins (p. xxxv). Les curiosités s'achètent le mieux à Sitka (p. 564), les fourrures à Juneau (p. 562).

Tacoma, v. p. 449. — Le bateau traverse d'abord le ***Puget Sound** (pron. pyou-), un des plus beaux estuaires du monde, animé d'îles en grand nombre et encadré de rives bien boisées et de hautes montagnes. Le Puget Sound a une superficie d'env. 5200 kil. car., tandis que la ligne de son littoral extraordinairement irrégulière et déchiquetée est longue de près de 2600 kil. car. Sa largeur moyenne est de 6 à 8 kil.; sa profondeur varie de 90 à 240 m. On se livre sur le Puget Sound à un commerce très important de bois de construction, de houille et de céréales. — Au S.-E. se montre le *Mt. Rainier* (p. 450); à l'O., les *Olympic Mts.* (1800 à 2400 m.).

25 M. **Seattle**, v. p. 441.

Dans la suite du trajet au N., on découvre en face (à dr.) le *Mt. Baker* (3290 m.), montagne en forme de cône, dernière ramification

COAST
BRITISH
Princess Royal Id.
Laredo Ch.
Aristazabal Id.
Laredo
Milbank
Campbell I.
Queen's Sd.
Fitzhugh Sd.
Calvert Id.
Rivers Inlet
Sea Otter Group
C. Caution
Queen Charlotte's
Goletas Ch.
Ft. Rupert
C. Commerell
Scott Ids.
C. Scott
Quatsino
Brooks B.
C. Cook
HECATE STRAIT
QUEEN CHARLOTTE IDS.
Moresby I.
Kunghit Id.
C. St. James
NORTH
BRITISH
ALASKA
Glenora
Devils Thumb
Holkham Bay
Stephens Passage
Lynn Canal
ADMIRALTY ID.
CHATHAM SOUND
Frederick Sound
Kupreanoff Id.
Lindenberg Pen.
Glacier B.
Icy St.
Hoonah
CHICHAGOFF ID.
BARANOFF ID.
Cross Sd.
C. Spencer
Mt. Fairweather
Sitka
Mt. Edgecumbe
Kruzoff Id.
Whale B.
Sumner St.
NORTH PAC

des Cascade Mts. Le bateau tourne à g. dans l'*Admirality Inlet,* entrée principale du Puget Sound. A dr., le *Whidbey Island.*

65 M. **Port Townsend** (hôt.: *Central, Delmonico,* ch. dep. $1), petite ville pittoresque de 3443 hab., est située en partie sur la plage, en partie plus loin sur une hauteur escarpée, où montent de longs escaliers, à l'extrémité E. du *détroit de San Juan de Fuca.* C'est le port d'entrée du Puget Sound; le vapeur « Spokane » ne s'y arrête pas. Le grand bâtiment gris sur la hauteur est la *douane.* A g., le *Fort Townsend,* avec un grand hôpital de marine.

Le bateau marche ensuite au N.-O. et traverse le détroit de San Juan de Fuca. A g. s'élèvent les Olympic Mts.; en face, l'île Vancouver; à dr., le Mt. Baker (p. 556), au loin. Aux approches de Victoria, la ville offre un coup d'œil très pittoresque. Le bâtiment visible de bien loin, sur la hauteur à dr., est la maison de Mr. Dunsmuir, riche propriétaire de mines de houille. A g. du quai (pier), sous des arbres, la caserne d'*Esquimalt* (v. ci-dessous).

100 M. **Victoria** (hôt: *Dallas, Driard,* $3 à 5; *Victoria,* $3 à 5, ch. dep. $1; *Clarence; Poodle Dog Restaurant,* dîn. 75 c.; fiacres, pas chers), capitale de la Colombie anglaise sur la côte S. de l'île Vancouver, est une ville paisible de 20816 hab. (dont beaucoup de Chinois), qui forme un violent contraste avec les cités actives et bruyantes de la rive américaine du Sound. Fondée en 1842 pour servir de station à la Hudson Bay Co., elle n'a pris l'extension d'une ville qu'en 1858, à l'époque de la fièvre des chercheurs d'or. Ses rues sont larges et propres et ses maisons sont entourées pour la plupart de jolis jardins. — Du débarcadère, un tramway (5 c.) conduit au centre de la ville (2 kil. 1/2). Les *Government Buildings, beau groupe de bâtiments dans un square sur la James's Bay, se composent du *Parliament House,* du *Provincial Museum & Library* et des *Government Offices.* En face, un monument à la mémoire de *Sir James Douglas,* premier gouverneur de la colonie. Le **Beacon Hill Park* mérite d'être vu. Les routes carrossables, aux environs de Victoria, sont excellentes et offrent de charmantes promenades dans de luxuriantes forêts de pins, d'érables, d'aunes, d'arbousiers, d'arbres filiciformes et de jasmins sauvages.

A 5 kil. au S.-O. de Victoria (tramway, 10 c.) se trouve **Esquimalt,** quartier général très fortifié de la flotte anglaise du Pacifique, avec un bon port, un arsenal de marine (fermé dep. 5 h.), un bassin de radoub et des casernes. Quelques bâtiments de guerre anglais y sont généralement à l'ancre.

De Victoria à *Nanaimo*, v. p. 558. — De Victoria, des bateaux à vap. desservent régulièrement *Vancouver;* v. *le Canada*, par Bædeker.

L'île Vancouver (*Vancouver Island;* pron. vennekouvre), à l'extrémité S. de laquelle se trouve Victoria, est une île longue de 450 kil. sur 80 à 125 kil. de largeur, avec une superficie de 33100 kil. car. Elle est en grande partie couverte de montagnes, hautes de 1800 à 2100 m. (*Victoria Peak,* 2283 m.), et depuis son exploration par le navigateur anglais Vancouver en 1794, on n'y a fondé que des colonies européennes sans importance. Quelques descendants dégénérés des tribus indigènes des *Nootkas* et des *Selish* rôdent dans les rues de Victoria.

De Victoria le bateau marche au N. par le *Canal de Haro,* qui, d'après l'arbitrage de l'empereur Guillaume Ier en 1872, forme la frontière entre les possessions anglaises et américaines. A g., l'île Vancouver; à dr., les *San Juan Islands,* îles derrière lesquelles le cône du Mt. Baker (p. 556) reste longtemps visible. En arrière, on aperçoit les Olympic Mts., de l'autre côté du détroit de San Juan de Fuca. Au sortir de l'archipel du canal de Haro, le bateau entre dans les eaux du **golfe de Géorgie,** qui est plus large (30 à 50 kil.). Devant la côte de Vancouver, plusieurs îles.

130 M. *Nanaimo* (hôt.: Windsor, Wilson Ho., $2 à 2$^1/_2$), ville de 6100 hab., sur la côte E. de Vancouver, doit son importance à ce qu'elle sert de débouché aux riches mines de houille de la New Vancouver Coal Co. Les vapeurs d'Alaska relâchent ici à l'aller ou au retour pour embarquer de la houille. Les jolies maisonnettes des mineurs, avec leurs jardins pleins de rosiers, ont un aspect riant. Nanaimo est reliée à (73 M.) *Victoria* par le seul chemin de fer de l'île.

Vancouver (Hot. Vancouver, $4, etc.), à 65 kil. à l'E. de Nanaimo (bat. à vap., $2), dans un beau site sur le continent et dans la Colombie anglaise, est une ville de 26133 hab., fondée en 1885 comme station terminus du Canadian Pacific Railway. Pour plus de détails, v. *le Canada,* par Bædeker.

On aperçoit plus loin peu de colonies. Les côtes sont basses et bien boisées, mais dominées des deux côtés par de hautes montagnes, qui sur le continent sont couvertes de neige. Des fiords longs, profonds et étroits échancrent les terres. A dr. se trouvent le *Lesqueti Island* et le grand *Texada Island,* à l'embouchure du *Jervis Inlet,* un de ces fiords. A env. 80 M. de Nanaimo, le bateau quitte le golfe de Géorgie et s'engage dans le ***Discovery Passage,** canal long de 40 kil. et large de 1 kil. $^1/_2$ à 3 kil., qui sépare l'île Vancouver de l'*île de Valdes* et qu'entourent des montagnes hautes de 900 à 1800 m. Le Valdes Island, que termine au S. le *Cape Mudge,* occupe presque toute la largeur du canal. A peu près au milieu du Discovery Passage se trouvent les **Seymour Narrows* (longs de 3 kil. et larges de 800 m.), où le courant est violent.

Au Discovery Passage succède le ***Johnstone Strait,** détroit analogue au premier, long de 85 kil. sur 2 à 5 kil. de large, entre le Vancouver Island, à g., et le continent ou des îles qui s'en distinguent à peine, à dr. La *Prince of Wales Range* est une chaîne de montagnes dans l'île Vancouver, qui atteint jusqu'à 1400 m. de haut; à dr., au-dessus de montagnes plus basses, se montrent les cimes neigeuses de la *Cascade Range.* — Au sortir du Johnstone Strait, le bateau s'engage dans le *Broughton Strait* (long de 24 kil.), détroit plus court, qui sépare l'île Vancouver des *Cormorant* et *Malcolm Islands.* Dans le Cormorant Island, *Alert Bay,* village indien, avec une fabrique de conserves de saumon, un pieu totem (p. 561) et un cimetière indien. A g., le cône du *Mt. Holdsworth* (927 m.).

Au sortir du Johnstone Strait, le bateau débouche dans le **Queen Charlotte's Sound,** qui est large de 15 à 50 kil. et renferme beaucoup

d'îles, la plupart tout près du continent. Sur la côte de Vancouver, le *Fort Rupert,* ancienne station de l'Hudson's Bay Company, avec un village indien. Un peu plus loin, le bateau traverse le *Goletas Channel* et quitte ensuite l'île Vancouver, dont l'extrémité N., le *Cape Commerell,* reste à g. Ensuite on entre pour quelque temps (65 kil.) dans le Grand Océan, qui est d'ordinaire paisible en été. Au N.-O., les grandes *Queen Charlotte Islands* émergent au loin.

Le bâteau côtoie ensuite le continent et traverse le **Fitzhugh Sound,* chenal profond et étroit, borné à l'O. par une série ininterrompue d'îles. Dans le *Calvert Island,* le cône aigu du *Mt. Buxton* (1046 m.). A l'extrémité N. du Sound, la contrée devient particulièrement grandiose; d'énormes montagnes neigeuses dominent les collines du rivage ombragées de pins. Au delà du *Hunter's Island,* le bateau tourne brusquement à g. et pénètre dans le **Lama Passage,* chenal extraordinairement étroit et tortueux, qui sépare le Hunter's Island du *Denny Island.* Dans le *Campbell Island,* à g., *Bella Bella,* village indien; en face, un lieu de sépulture avec des pieux dits «totems» (v. p. 561). Ensuite, le bateau traverse le *Seaforth Channel,* détroit plus large, et atteint le *Millbank Sound,* où l'on est encore exposé quelque temps au roulis de la pleine mer. Le bateau s'engage plus loin dans le *Finlayson Channel,* long de 38 kil. et large de 3 kil., qui sépare le *Roderick Island* à dr. du *Princess Royal Island,* île longue de 90 kil. sur 30 kil. de largeur, à g. Un grand nombre de fiords courts et longs échancrent le continent, tandis que de hautes cascades se précipitent çà et là des rochers. Au Finlayson Channel succèdent le *Tolmie Channel,* le *Graham Reach* et le *Frazer Reach;* plus loin, le *Mc Kay Reach,* qui sépare le *Gribbel's Island* de l'extrémité N. du Princess Royal Island, et le *Wright's Sound.* Puis le bateau entre dans les eaux du ***Grenville Channel**, qui s'étend, presque en droite ligne, sur une longueur de 80 kil. entre le *Pitt Island* et le continent et que bordent des deux côtés des montagnes hautes de 500 à 1000 m., dominées par des cimes encore plus élevées, à dr., au second plan. Parfois le canal n'a que quelque cent pieds de large. Les montagnes plus éloignées portent des traces de l'action des glaciers, tandis que des bandes vert clair d'une jeune végétation arborescente indiquent les lits d'avalanches depuis longtemps disparues. Le bateau quitte ensuite le Grenville Channel, qui s'élargit à son extrémité N., traverse le court *Arthur Passage,* entre le *Porcher Island* à g. et le *Kennedy Island* à dr., puis le *Malacca Passage,* et s'engage dans le large **Chatham Sound.** A dr. débouche le *Skeena River.* Le Chatham Sound est borné du côté E. par la grande presqu'île de *Chim-sy-an* ou *Tsimpsean,* reliée au continent par une étroite langue de terre. Du côté O. de cette dernière se trouve *Old Metlakatla,* une mission de l'église protestante-épiscopale du Canada. Plus au N., *Port Simpson,* station de l'Hudson Bay Co., fondée en 1831. A g., les *Dundas Islands;* en face de la plus septentrionale de ces îles s'ouvre le *Port-*

land Inlet. C'est ici qu'est la frontière des possessions anglaises et américaines (par 54° 40′ de latitude N.; la frontière du côté des terres a été fixée en grande partie par un tribunal arbitral en 1903) et on entre ensuite dans l'**Alaska**. A g. s'ouvre l'*Entrée de Dixon*, qui sépare le *Graham Island* au S. de l'*île du Prince de Galles* au N.

Le territoire d'**Alaska** (nom dérivé d'un mot aléoutien, qui désigne le continent par opposition aux îles Aléoutiennes) comprend le continent et les îles à l'O. du 141° de longitude, ainsi qu'une bande de terrain à l'O. d'une ligne tirée du Mt. St. Elias dans la direction du S.-E. jusqu'à l'extrémité N. du Portland Channel et de là au Pacifique, par 54° 40′ de latitude N. Les frontières O. du territoire, au N. du Grand Océan, comprennent l'archipel des Aléoutes, les îles de la mer de Behring et la plus orientale des deux îles de Diomède, dans le détroit de Behring.

On peut diviser le territoire en différentes régions d'après ses conditions physiques. La *région de Sitka* comprend la côte et les îles jusqu'à l'Entrée de Cook au N. et le groupe Kadiak à l'O.; elle a un sol de formation montagneuse avec des glaciers en grand nombre, des côtes tombant à pic, beaucoup de fiords et d'îles, un climat humide, froid, régulier, et elle est couverte d'épaisses forêts de conifères. — La *région des Aléoutiennes* se compose de la presqu'île d'Alaska, de la chaîne des Aléoutiennes et des îles de Pribiloff ou des Phoques. Le climat est également froid et régulier, avec beaucoup de brouillard et de vent, mais moins de pluie que dans la région de Sitka. Cette région comprend de vastes plaines avec un grand nombre de groupes de montagnes isolés, peu de glaciers, beaucoup de cônes volcaniques, des ports et des mouillages en grand nombre; elle est complètement dénudée d'arbres, mais elle produit un gazon luxuriant, ainsi que beaucoup d'herbes et de fleurs. La chaîne des Aléoutiennes représente une ancienne déchirure de la croûte terrestre et une grande partie des îles ne sont pas d'origine volcanique, mais se composent de formations cristallines ou sédimentaires. — La *région de Yukon* comprend le continent au N. de la grande presqu'île, dont le bord N. présente des conditions tout à fait arctiques, tandis que la côte O. a un été doux et un hiver arctique, et l'intérieur un été court et chaud suivi d'un hiver aussi sec que rigoureux. C'est une région de «*tundra*», chaînes de collines de gazon basses, ondulées, avec des bassins de fleuve larges, plats et plus ou moins boisés.

Les produits de la région de Sitka sont: le bois, les métaux précieux, le saumon, le flétan et d'autres poissons de mer. Le pétrole, le cuivre, le lignite (houille brune) et le marbre s'y trouvent fréquemment. La région des Aléoutiennes produit surtout des fourrures de renard, de loutre de mer et de phoque, et de la houille en proportions moindres. On se livre sur la côte à la pêche de la morue. La région de Yukon produit de l'or, des fourrures et du saumon. Au point de vue géologique, il est intéressant que le territoire, bien qu'il touche à l'océan Glacial arctique et qu'il soit au S. hérissé de glaciers, n'ait jamais été couvert d'une croûte de glace continentale, comme celle qui a rasé les côtes de la région semblable des fiords de la Nouvelle-Angleterre et de la Norwège.

Les indigènes d'Alaska appartiennent à quatre races ethnologiquement différentes: les *Esquimaux* ou *Innuits*, avec les *Aléoutiens* qui en descendent directement; les *Indiens Haïdas*, tribu la plus civilisée d'Alaska; la tribu des *Tlinkites* des environs de Sitka; et les *Tinneh* ou *Athabasca*, à l'intérieur (env. 25000 en tout). Ils ne se rattachent directement à aucune des races asiatiques actuelles, mais ils habitent le pays depuis beaucoup de siècles. Ils vivent du produit de leur pêche et de leur chasse; l'élan, le renne (caribou) et le saumon, à l'intérieur des terres, le phoque, les oiseaux aquatiques, le béluga, la merluche et d'autres poissons de mer, sur la côte, constituent leurs principales ressources. — Dans les villages des Tlinkites et des Haïdas, on remarque surtout les «*pieux totems*» (v. p. 561), érigés à différentes intentions, mais qui tiennent généralement lieu d'arbres généalogiques. Un homme construit une de leurs grandes maisons communales, et en mémoire de son achèvement, il érige devant

elle un pieu de cèdre, portant des figures emblématiques de son «totem» (armoiries) et de ceux de ses ancêtres gravés les uns au-dessus des autres.

Le territoire a une superficie de près de 1530327 kil. car. (trois fois plus grande que celle de la France) avec env. 63592 hab., dont un tiers passe pour civilisés; son principal archipel, dans la région de Sitka, compte, dit-on, 5000 îles; l'ensemble de sa ligne côtière a une longueur d'env. 80000 kil. En 1867, l'Alaska a été achetée à la Russie par les Etats-Unis pour la somme de $7250000.

Bibliographie: L'ouvrage principal est le rapport sur les résultats de l'*Harriman Alaska Expedition*, qui explora en 1899 la côte S. d'Alaska et la mer de Behring aux frais d'E. H. Harriman, entrepreneur américain de chemins de fer (5 grands vol., 1903/1904). Une autre œuvre importante est «Alaska and its Resources», par *Wm. H. Dall.* Recommandons enfin l'«Appleton's Guidebook to Alaska and North-West Coast», par Miss *E. R. Scidmore.*

Dans la suite du trajet, le *Cap Fox* s'avance à dr., avec le petit *Fort Tongas.* Puis le bateau entre dans le *Revillagigedo Channel,* avec les îles *Duke* et *Annette* à g. Dans cette dernière se trouve *Port Chester.* A dr., la grande *île de Revillagigedo* avec *Ketchikan* (la première place où le «Spokane» relâche généralement, après avoir quitté Victoria), et *Loring,* avec une fabrique de conserves de saumon. Le bateau se dirige au N. et s'engage dans le **Clarence Strait,** détroit long de 160 kil. et large de 6 à 19 kil., borné à l'O. par l'*île du Prince de Galles* (longue de 210 kil. et large de 50 kil.). Les bateaux relâchent d'ordinaire à *Old Kasaan,* sur la côté E., où il y a 75 à 100 superbes pieux totems des *Indiens Haïdas* (p. 560). On se trouve ensuite dans les eaux de l'*archipel d'Alexandre.* Des deux côtés du chenal se dressent d'énormes montagnes aux beaux contours. Près de l'extrémité N. du Clarence Strait, le bateau passe à l'E. entre l'*Etolin Island* (à dr.) et le *Zarembo Island* (à g.) et mouille à

790 M. (de Tacoma) **Wrangell,** à l'extrémité N. de l'île du même nom, en face de l'embouchure du *Stikine River.* Cet endroit avait autrefois quelque importance, parce qu'il servait de débouché aux Cassiar Mines, mais ce n'est plus actuellement qu'une localité sale et délabrée, qu'habitent env. 250 Tlinkites (v. p. 560 et ci-dessous) et quelques blancs. Il doit son nom au baron Wrangell, gouverneur russe d'Alaska à l'époque de sa fondation (1834).

Les *pieux totems* de Wrangell sont hauts de 6 à 12 m., mais ils sont fort inférieurs à ceux des Haïdas (p. 560) pour le fini de l'exécution. L'un d'eux est surmonté d'un ours, l'autre d'une tête avec un chapeau «Tyhee», emblème d'un sorcier (médecin). On montre dans une maison un chapeau de ce genre, qui remonte, dit-on, à 400 ans. — L'ancien *lieu de sépulture* est envahi par une épaisse végétation et offre peu de chose. La figure sculptée d'un loup (ou d'un ours), qui se trouvait sur une des tombes, se voit actuellement à terre près des deux pieux totems.

Les *Tlinkites* eux-mêmes offrent un certain intérêt; ils ont entre autres la coutume de noircir le visage des jeunes filles (soi-disant pour leur conserver le teint), ainsi que celle de porter des *labrettes* ou petites brochettes d'argent, d'ivoire, de bois ou d'os passées dans la lèvre inférieure. On peut acheter des indigènes toute sorte de curiosités: labrettes, bracelets d'argent, cuillers ciselées en corne ou bois, corbeilles d'écorce, harpons à flétans, rames aux couleurs bigarrées, crécelles sculptées des sorciers et jolies sculptures en ardoise.

A l'autre extrémité du village, le *tribunal* et une *école missionnaire de jeunes filles*, dont le maître donne volontiers des renseignements aux visiteurs.

Après avoir quitté Wrangell, le bateau louvoie dans les eaux des *Wrangell Narrows,* détroits tortueux, où le chenal est indiqué par des balises et des bouées. Les côtes sont bien boisées et des bandes gazonnées bordent l'eau çà et là. Plus loin, dans le *Soukhoi Channel,* le paysage prend un caractère plus grandiose. Des deux côtés, les montagnes se distinguent par leurs beaux contours variés; la limite des neiges s'étend jusqu'à 300 m. d'alt. On remarque surtout le *Devil's Thumb* («Pouce du Diable»; 2767 m.), rocher colossal qui rappelle les dolomites du Tyrol. A dr. se montrent ensuite les premiers glaciers: le *Le Conte Glacier,* à une grande hauteur sur le versant de la montagne; puis, le grand *Patterson Glacier* et le *Baird Glacier,* dans la *Thomas Bay.* On rencontre dans cette région les premiers blocs de glace flottante et les effets de couleur des couchants de soleil tardifs sont splendides (de 9 h. à 10 h. du s.).

Le Soukhoi Channel s'élargit pour former le *Frederick Sound,* avec le *cap Fanshawe,* à dr., et l'*île Kupreanoff,* à g.; toutefois le bateau quitte bientôt ce canal et traverse au N. le *Stephens Passage,* long détroit, borné à l'O. par la grande *île de l'Amirauté.* Près de l'extrémité N. du Stephens Passage s'ouvre, à dr., le ***Taku Inlet**, où le bateau entre d'ordinaire, et où il y a de beaux glaciers, dont l'un est large de 800 m. et épais de 30 à 60 m. là où il tombe dans la mer. Dans l'eau gris sale de la baie flottent de petits îlots et des montagnes de glace en grand nombre. Les montagnes environnantes ont un aspect fantastique, comme celui des hauteurs dolomitiques. L'endroit principal de l'île de l'Amirauté est *Killisnoo,* avec des puits de pétrole. — Immédiatement en amont de l'embouchure du Taku Inlet, le bateau entre dans le joli *Gastineau Channel,* qui sépare *Douglas Island* du continent.

990 M. **Juneau,** une des plus grandes villes d'Alaska, avec une population de 1864 hab., qui se compose en proportions presque égales de blancs et d'Indiens ou de métis, est située sur une bande étroite et assez plane du continent, entre la mer et une montagne à pic, sillonnée de neige (1000 m.). Fondée en 1880, la ville a reçu le nom d'un neveu du fondateur de Milwaukee (p. 338); elle est presque exclusivement habitée par des mineurs et possède plusieurs églises, un théâtre, deux ou trois hôtels, etc. Juneau offre peu de curiosités, mais on y trouve les meilleurs magasins de fourrure (loutre de mer, phoque, loutre, castor, ours, rat musqué du Canada, renard, etc.) et les célèbres *couvertures de Chilkat.* Ces dernières se fabriquent avec le poil des chèvres sauvages teint de matières colorantes du pays, toutefois les véritables spécimens (valeur, $60 à 100) sont rares actuellement et ceux qu'on offre à vendre sont pour la plupart en laine teinte de couleurs d'aniline.

A 800 m. au N. de Juneau, un village des *Indiens Auk*, colonie curieuse et primitive, mais très sale, qui si l'on a du temps, mérite une visite. On peut y faire une course en pirogue indienne. Derrière le village, un *lieu de sépulture* indien, avec de petites cabanes étranges, qui renferment les restes incinérés et les effets personnels des morts.

Une bonne route carrossable remonte le **Cañon du Gold Creek*, gorge romantique avec une cascade et un petit glacier, jusqu'aux (5 kil. 1/2) **Silver Bow Mines**; excursion très intéressante, si l'on a le temps. Le bassin de Silver Bow contient de riches mines d'or, qu'on exploite au moyen de placers et de lavoirs d'or.

Dans le Douglas Island, en face de Juneau, se trouve la célèbre ***mine d'or de Treadwell**, où les bateaux mouillent d'ordinaire. La mine, située non loin du débarcadère et facile à visiter, possède un moulin à bocarder, avec 880 marteaux. Le quartz ne renferme pas plus de $3 à 4 d'or par tonne, mais il se travaille si facilement et à si bon marché, que le gain doit être colossal.

Le bateau continue sa course au N. par le *Saginaw Channel*, du côté O. du Douglas Island. Ce détroit débouche dans le ***Lynn Channel**, beau fiord qui s'étend à 10 kil. au N., encaissé entre des montagnes neigeuses, qui s'élèvent à pic de la mer à une hauteur de 1800 m. Le paysage qu'il offre est sans doute le plus grandiose de ceux que la traversée a présentés jusqu'ici. A dr., sur la *baie de la Résurrection*, un peu au N. de la *Berner's Bay*, se trouve *Seward City* (500 hab.), d'où un chemin de fer (long de 650 kil.) pour le *Tanana River* est en construction. Env. une vingtaine de glaciers petits et grands, entre autres l'*Auk*, l'*Eagle* (à dr.) et le *Davidson Glacier*, descendent jusqu'au fiord par des gorges latérales. Le Davidson Glacier, près de l'extrémité supérieure et sur la rive O. du fiord, s'étend au bord de l'eau sur une largeur de 5 kil., toutefois son front est en partie masqué par une moraine boisée (le bateau s'y arrête d'ordinaire). Le Lynn Channel se termine par deux bras: les *Chilkoot* (à l'E.) et *Chilkat Inlets* (à l'O.); on y atteint la plus haute latitude de toute la traversée (par 59° 10′ de latitude N.; à peu près la même que celle de Christiania ou de St-Pétersbourg). Au cœur de l'été, la nuit se réduit ici à 3 ou 4 h. de crépuscule.

Sur la rive E. du Chilkoot Inlet se trouve **Skagway** (quelques *hôtels*), petite ville active de 3117 hab. C'est la tête de ligne du chemin de fer pour White Horse (v. ci-dessous), route principale pour les placers d'or de *Klondike* et de *Yukon*. Le bateau mouille ici assez longtemps pour permettre une excursion au White Pass (v. ci-dessous). — Sur le Chilkat Inlet, *Pyramid Harbor* et *Chilkat*, avec des fabriques de conserves de saumon. On fabrique dans cette région les belles couvertures de Chilkat (p. 562). L'écho des glaciers est excellent par places.

De Skagway à White Horse, 110 M., chemin de fer (deux trains par j.), en 7 à 10 h. (prix, $20; aller et retour jusqu'au White Pass, $5). L'excursion au sommet du White Pass est intéressante; on traverse des montagnes et des cañons et l'on peut se faire une idée des difficultés qu'ont offertes les ouvrages d'art de la ligne. — On traverse une contrée boisée. 4 M. 1/2 *Boulder*, au pied du col; puis la ligne monte rapidement. — 8 M. 1/2 *Clifton*; 14 M. *Glacier*; 19 M. *Switchback*. — 20 M. 1/2 **White Pass** (790 m.), dans un site grandiose, au sommet du col et commandant une belle vue, non loin des frontières du Canada. — Pour la route pour *White Horse* et de là en bateau à vap. à (450 M.) *Dawson*, capitale florissante du district de Klondike, v. *le Canada*, par Bædeker.

Le bateau revient à l'extrémité S. du Lynn Channel et tourne à dr. (N.-O.) dans l'*Icy Strait*. Dans ce détroit s'ouvre, à dr., la ***Glacier Bay**, qui s'étend à 70 kil. de distance au N., et dont la largeur se rétrécit de 20 à 5 kil. Les montagnes, aux environs immédiats de la baie, sont relativement basses (1200 à 2100 m.), mais plus haut on a une *vue superbe sur la **Fairweather Range**, avec (de g. à dr.) le *Mt. La Perouse* (3275 m.), le *Mt. Crillon* (4850 m.), le *Mt. Lituya* (3608 m.) et le *Mt. Fairweather* (4663 m.). A la surface de l'eau flottent de petits îlots et des montagnes de glace en grand nombre, qui se sont détachés des grands glaciers que baigne la baie, et malgré tous les efforts du pilote un choc est parfois inévitable. A l'extrémité supérieure de la baie, une vue excellente s'ouvre sur le magnifique ****Muir Glacier**. En 1899, ce glacier a été entr'ouvert par un tremblement de terre, de sorte que la glace qui obstrue dès lors la baie empêche le bateau de s'en approcher à plus de 8 à 16 kil.

Cet énorme glacier mesurant 900 kil. car. et qui l'emporte de beaucoup sur les grands névés de la Suisse, baigne dans la mer une paroi de glace large de 2 kil. 1/2 et haute de 45 à 60 m. à la surface, mais qui probablement se prolonge encore à plus de 200 m. sous l'eau. Neuf coulées de glacier se réunissent pour former la masse principale du glacier, dont l'énorme bassin est large de 50 à 65 kil. Dix-sept petits glaciers aboutissent au glacier principal, qui est large de 5 kil., là où il a percé les montagnes avant de s'abaisser vers la mer. M. le prof. G. F. Wright, qui explora le glacier en 1886, estima qu'il s'avançait de 21 m. par jour au milieu et de 3 m. sur les côtés (soit de 12 m. en moyenne); tandis que M. le prof. H. F. Reids, qui passa ici les étés de 1890 et 1892, a établi qu'il s'accroît au plus de 2 m. par jour. En août, il tombe dans la baie env. 5 millions 1/2 de mètres cubes de glace par jour. Bien que le glacier avance assez vite relativement, les mesurages ont prouvé qu'il perd en été plus de glace qu'il n'en gagne en hiver, et que sa face antérieure recule constamment d'année en année (env. 4 kil. de 1899 à 1903). Il résulte clairement de la forme et de la structure des montagnes avoisinantes, que le lit de glace remplissait autrefois toute la Glacier Bay, et des traces en grand nombre sur les moraines et les rochers adjacents témoignent du recul du glacier à une époque plus récente.

La route la plus courte de la Glacier Bay à Sitka passerait par le *Cross Sound* et du côté O. du *Chichagoff Island*, toutefois le bateau rebrousse chemin, pour éviter la pleine mer, et passe par l'Icy Strait (v. ci-dessus) et le Chatham Sound (p. 559). Après avoir descendu env. un tiers de ce dernier, il tourne à dr. dans le **Peril Strait*, entre les îles *Chichagoff* (au N.) et *Baranoff* (au S.), chenal d'abord large, qui se rétrécit à la fin à 800 m., avec des côtes boisées et de petites îles en grand nombre. A l'approche de Sitka, un beau coup d'œil s'ouvre à dr. sur le Mt. Edgecumbe (p. 565), avec son cratère à moitié rempli de neige.

1420 M. **Sitka** (*Millmore's Hotel*, $2), capitale d'Alaska, est la résidence du gouverneur et d'un évêque grec-orthodoxe (v. p. 565), dans un site superbe sur la côte O. de l'île Baranoff, au bord d'une belle baie semée d'îles verdoyantes, et qu'entoure à l'E. une chaîne imposante de montagnes neigeuses. A l'O., la baie est abritée par

le *Krouzoff Island,* avec le volcan éteint du *Mt. Edgecumbe* (854 m.), tandis que le *Mt. Verstovaia* (979 m.) s'élève immédiatement à l'E. de la ville. Sitka, fondée en 1804 par Alex. Baranoff, premier gouverneur russe d'Alaska, comptait 1400 hab. en 1900, dont deux-tiers d'indigènes, grecs-orthodoxes pour la plupart. Sitka est située par 57° de latitude N. (env. à la même hauteur que Riga), mais elle doit au *Kouro-sivo* ou courant marin chaud du Japon un hiver plus doux que celui de Boston, malgré le voisinage des neiges éternelles (moyenne de la température en été, 12°; en hiver, 0° C.). La quantité de pluie est considérable (env. 2 m. 80).

Sur une hauteur, à l'O. du dock (belle vue), s'élèvent les ruines du *château Baranoff*, où résidaient autrefois les gouverneurs russes et incendié en 1894. — A l'extrémité supérieure de la rue principale qui mène de la place du débarcadère à la ville, l'*église gréco-russe*, avec un toit vert et une coupole à l'impériale. Les anciens fortins de madriers massifs *(Log Houses)* des Russes sont encore habités en partie. — Au bout de la rue principale, on tourne à dr., on suit la route le long de la plage, et l'on parvient à la *Mission presbytérienne*, qu'on peut visiter. Le **musée de Sitka*, collection remarquable de produits d'Alaska, se trouve dans les jardins de la Mission, dans un édifice construit sur le modèle de la maison d'un chef indigène, avec un pieu totem à l'entrée. — On continue entre ces bâtiments, et l'on atteint l'*Indian River Walk* (aller et retour env. 3 kil.), avec une riche végétation, de beaux arbres et un ruisseau murmurant.

Le **Native Village**, ou la *Rancherie*, situé à g. de la place du débarcadère, est habité par 800 à 900 indigènes de Sitka, dont certains spécimens intéressants, comme «Mistress Tom» et le «Sitka Jack», sont toujours à la maison pour les étrangers. On organise parfois pour les touristes, des régates en pirogue et des danses d'indigènes, etc. Derrière le village, le cimetière russe et celui des indigènes.

A Sitka, on peut acheter à bon compte des curiosités du pays.

Sitka est le but final de la tournée d'Alaska, et le bateau rebrousse ensuite chemin en suivant en sens inverse le même cours que précédemment (par le Peril Strait, le Chatham Sound, le Frederick Sound, etc.). Jusqu'à Tacoma, la distance est d'env. 1200 M. qu'on parcourt en 5 à 6 jours. Au retour, le bateau ne mouille d'ordinaire qu'à peu de points, toutefois on aperçoit maintenant de jour une série de beaux paysages, qu'on avait précédemment dépassés de nuit. Les passagers du *Canadian Pacific Railway* quittent le bateau à Victoria, d'où un steamer plus petit les conduit à *Vancouver* (p. 558); v. *le Canada,* par Bædeker.

Si l'on veut pousser plus au N., on peut prendre le bateau de la Cie. dite *Alaska Commercial Co.*, qui part de Sitka pour *Unalaska*, 1 fois par mois en été (tour de 4000 kil. en un mois, $120). Cette excursion offre de belles vues sur les St. Elias Alps et les énormes glaciers de la presqu'île d'Alaska. La mer y est en général tranquille en été. Si l'on a un billet d'aller et retour de la Pacific Coast Steamship Co., on peut s'arrêter en route à Sitka. — De Seattle à Sitka et à Unalaska, il y a aussi les bateaux de l'*Alaska Pacific Navigation Co.*

Des bateaux à vap. font le service de Seattle (9 jours) à **Nome** (**hôtels**; agent cons. de France: M. A. Schneider), près du *Cape Rodney*, à env. 1300 kil. au N. d'Unalaska, la plus grande ville d'Alaska (12488 hab.), située au centre d'un district riche en or. De petits bateaux à vap. vont de là à (300 kil. au S.-E.) *St. Michael*, poste militaire sur le *Norton Sound* et d'où d'autres bateaux remontent le *Yukon* jusqu'à (2650 kil.) *Dawson* (v. *le Canada*, par Bædeker).

Le *Mt. Logan* (5948 m.) est situé dans le Canada, près de la frontière de l'Alaska et à 72 kil. de la côte. Un peu à l'O., le *Mt. St. Elias* (5517 m.) dont l'ascension a été faite pour la première fois par le prince Louis de Savoie en 1897. -- Le *Mt. McKinley* (6240 m.), la plus haute cime des montagnes américaines du N., s'élève dans l'Alaska, à env. 210 kil. au N. du Cook Inlet, par 63° de latitude N.


Los Estados meridionales de
MÉXICO
1 : 10.000.000
Kilómetros
Engl. Miles
El Paso
Eagle Pass
Laredo
COAHUILA
NUEVO LEON
DURANGO
ZACATECAS
SAN LUIS POTOSI
AGUAS CALIENTES
JALISCO
GUANAJUATO
QUERETARO
HIDALGO
MICHOACAN
MEXICO
GUERRERO
COLIMA
TEPIC
TAMAULIPAS
Monterey
Saltillo
Parras
Durango
Zacatecas
Aguascalientes
San Luis Potosí
Guadalajara
León
Lagos
Querétaro
Celaya
Morelia
Colima
Zapotlan
Sayula
Toluca
Pachuca
Acapulco
Chilpancingo
Mazatlan
Manzanillo
Sierra Madre
Tula

LE MEXIQUE.

La république du Mexique se compose d'une confédération de 27 Etats, de deux territoires et d'un district fédéral (avec Mexico pour capitale). Son territoire comprend en tout 1 987 201 kil. car.; sa population comptait 13 604 923 hab. en 1900, dont env. 19% d'Européens ou de nationaux d'origine européenne, 38% d'Indiens indigènes et 43% de métis. Sauf quelques bandes étroites de littoral sur le golfe du Mexique et le Pacifique, le pays se compose d'un plateau bordé des deux côtés de chaînes de montagnes de 1800 m. d'altitude moyenne, qui forment le prolongement N. des Andes de l'Amérique du Sud. La principale chaîne de montagnes, du côté O., se nomme la *Sierra Madre.*

Plan de voyage. Epoque. Trois semaines suffisent pour le voyage à Mexico et retour, avec un séjour aux points les plus intéressants, ainsi qu'une excursion de Mexico à Orizaba ou même à Vera Cruz, Puebla et Oaxaca et retour. Le tour n'offre pas de grande difficulté et des dames l'entreprennent aussi souvent; la visite des ruines intéressantes de Yucatan et de Chiapas demande plus de temps. Le plateau du Mexique peut se visiter en toute saison, le mieux peut-être de juin à sept., où la poussière est abattue par les pluies; toutefois, l'hiver ou les mois de mars ou d'avril sont en général préférables. Des vêtements légers se recommandent pour le jour qui est brûlant, mais la fraîcheur du soir et du matin rend indispensables les pardessus ou les plaids. Si l'on veut profiter du bateau à vapeur dans un sens, il vaut mieux le prendre à l'aller qu'au retour. L'air raréfié du plateau du Mexique exerce parfois au commencement une action assez débilitante.

Si l'on ne parle pas espagnol, le mieux est de se joindre à l'un des voyages organisés par la *Cie. Raymond & Whitcomb* (p. XXXIII), qui visitent le Mexique en hiver et au printemps. Leur route habituelle va d'Eagle Pass à Mexico (R. 106) et revient de là à El Paso (R. 107), avec des excursions à Orizaba (p. 584), à Tampico (p. 574), etc. Les voyageurs de la Cie. ont à leur disposition un Vestibuled Train spécial (avec wagon-lit et wagon-restaur.), qui leur sert d'hôtel (sauf à Mexico), et qui présente en outre l'avantage, qu'il atteint et quitte les stations d'arrêt à des heures convenables.

Chemins de fer, etc. Aux guichets des grandes villes, on comprend généralement l'anglais; les conducteurs des trains directs parlent aussi cette langue. Beaucoup d'horaires et de «folders» (p. XXIV) sont écrits en anglais. Si l'on ne visite que les parties du Mexique décrites dans les routes ci-après, on ne fera guère usage des *diligences* (diligencias).

Hôtels. Les hôtels mexicains sont souvent insuffisants et leur propreté laisse à désirer. Le prix ordinaire est de $2 à 2 1/2 par jour (plus cher à Mexico). Généralement, des «mozos» ou garçons tiennent lieu de femmes de chambre. On donne d'ordinaire de petits pourboires, qui sont efficaces. Dans les chambres à coucher, il n'y a ni savon ni allumettes. La bière et les vins étrangers sont chers; la bière du pays et le «pulque» (p. 576) ne le sont pas.

Passe-port. Douane. Un passe-port n'est pas nécessaire au Mexique, mais il peut être utile dans certains cas. La visite de la douane, qui n'est pas rigoureuse, a lieu généralement avec politesse; elle ne concerne guère les objets qu'un touriste a dans ses bagages. Les articles achetés au Mexique sont soumis à la douane à la frontière américaine.

Monnaie. Frais de voyage. L'unité légale du système monétaire mexicain est le *peso* (dollar), divisé en 100 *centavos* (centimes). Les anciennes expressions de *medio* (6 c. 1/2) et de *real* (plur. *reales;* 12 c. 1/2)

sont encore en usage, bien que les pièces qu'elles désignent ne soient plus en circulation (*dos reales* = 25 c., *cuatro reales* = 50 c., *seis reales* = 75 c., *ocho reales* = $1). Un court voyage au Mexique coûte env. $8 à 10 par jour. Un dollar mexicain vaut env. 50 cents américains. A New York on peut acheter à bon compte de l'argent mexicain, mais on peut aussi changer son argent avec profit à Mexico. Pour les sommes importantes, le mieux est d'avoir des lettres de change sur des maisons de New York.

Langue. Une connaissance même superficielle de l'espagnol sera très utile dans un voyage au Mexique. Prononciation: toutes les lettres se prononcent, sauf la *h* qui est muette; *m* et *n* ne forment jamais un son nasal avec les voyelles; les diphtongues *ai*, *au*, *ei*, *ey*, *eu*, *oi*, *oy*, etc., laissent entendre séparément chacune de ses voyelles; *u* = ou, il est muet après *q* et dans *gue*, *gui;* *ch* = tch; *ll* = li; *ñ* = gn dans mignon (dans *gn* on prononce les deux lettres, comme dans stag-nant); *j* est une aspiration gutturale; *g* a le même son devant e, i (comme en français devant a, o, u); *z* = à peu près le th fort de l'anglais; de même *c* devant e, i (*c* = k devant a, o, u); *x* = ks.

Poste. Une liste des lettres aux adresses insuffisantes est affichée aux guichets de la poste. On délivre au bureau de l'hôtel les lettres adressées aux grands hôtels de Mexico. La taxe pour les lettres à l'intérieur du Mexique ou aux Etats-Unis est de 5 c. par 15 gr. et pour les pays de l'Union postale de 10 c. par 15 gr.

Des **combats de taureaux** ont encore lieu ça et là.

Bibliographie. Des Guides paraissent chez Scribner fils (p. 21) et Appleton à New York, ainsi que chez Hœck à Mexico. L'ouvrage général le plus complet en français est celui du *prince R. Bonaparte*: «le Mexique au début du xxe siècle» (2 vols.; Paris, 1904; 30 fr.). La principale œuvre historique est la «Conquest of Mexico», par *W. Prescott.* Pour les antiquités, v. les Anciennes Villes du Nouveau-Monde, par *Désiré Charnay* (Paris, 1884; 50 fr.). — Une *carte topographique spéciale* au $^{1}/_{100\,000}{}^{e}$ est en préparation.

105. De Laredo à Mexico.

1292 (soit 1350 kil.; v. p. 569/570) Chemin de fer National Mexicain (*Ferrocarril Nacional de México*) en 33 h. 45 min. env. (prix, $23, en monnaie américaine; wagon-lit, $9, en monnaie mexicaine). — Cette ligne est la route la plus courte et la plus directe pour Mexico (1525 M. de la Nouvelle-Orléans; 1878 M. de St. Louis directement) et traverse de beaux paysages. Adresser les bagages des Etats-Unis à New Laredo, où la douane les visite et où ils sont munis de nouveaux «checks» (p. xxvii).

Laredo, v. p. 552. La ligne franchit le *Rio Grande del Norte* aux eaux bouillonnantes, et atteint (2 kil.) *Nuevo Laredo* ou *New Laredo* (134 m.; v. ci-dessus), première station mexicaine de 8000 hab. La ligne traverse une plaine dénudée et rocailleuse avec des cactus et des buissons de « mesquite » *(Algarobia glandulosa).* A dr., au delà de (116 kil.) *Lampazos* (313 m.; buffet), s'élève la *Mesa de los Catujanos* (450 à 600 m.). — 175 kil. *Villaldama.*

269 kil. **Monterey** (495 m.; hôt.: *Hidalgo, Iturbide,* 2^{1}/_{2}$ à 3$^{1}/_{2}$; consul de Belgique, M. A. V. Hernandez; vice-cons. d'Espagne; agents cons. de France et d'Italie), ville de 62266 hab., capitale de l'*Etat de Nuevo León*, fréquentée en hiver, est située dans une belle vallée entre le *Cerro de la Silla* (1265 m.) à l'E. et le *Cerro de la Mitra* (1100 m.) à l'O. C'est un des plus grands centres manufacturiers du Mexique avec des mines et des aciéries importantes.

L'église principale et le *palais épiscopal,* sur la place, sont décorés de carreaux en faïence de couleur. Belle vue des ruines pittoresques d'un ancien *palais épiscopal* (Obispado), situées sur une colline au S.-O. — La ligne croise ici le *Central Mexicain* (Ferrocarril Central Mexicano) de Tampico à Torreón (v. p. 573).

Embranch. de Monterey sur (116 kil.) *Reata* (p. 571), au N.-O., sur la ligne de Diaz à Durango (v. p. 572). 6 kil. *Topo Chico* (Hotel, $ 2½), avec des sources thermales.

La ligne monte plus loin par l'étroite vallée du *San Juan*, au milieu d'un paysage de montagnes grandiose (à dr., la *Sierra de la Paila;* à g., la *Sierra Madre,* p. 567). En deçà de (282 kil.) *Santa Catarina*, à g. dans une montagne à presque 1000 m. de hauteur une singulière ouverture circulaire. — Près de (303 kil.) *Garcia,* des grottes intéressantes. — 377 kil. *Saltillo* (1627 m.; buffet, dîn. $ 1; hôt. Coahuila, $ 2½), ville de 23 996 hab., capitale du *Coahuila,* est située au commencement du plateau central du Mexique. Embranch. à l'O. sur (160 kil.) *Parras* et (307 kil.) *Torreón* (p. 573) et au S. sur (126 kil.) *Concepción del Oro,* au centre d'un district riche en gisements de cuivre. — Le train traverse le champ de bataille de *Buena Vista* (23 févr. 1847). — 415 kil. *Carneros* (1980 m.); la ligne atteint la hauteur du plateau central du Mexique, s'abaisse un peu et continue tout droit de plain-pied. — 570 kil. *Vanegas.* Embranch. sur (47 kil.) *Matehuala* (1615 m.; Hot. Angelina), ville de 15060 hab., par (25 kil.) *Cedral,* d'où il y a un embranch. sur (19 kil.) *Potrero.* — 592 kil. *Catorce* (buffet, dîn. $ 1), station pour les (13 kil.) riches mines d'argent de la ville du même nom. Un peu plus loin, le train entre dans la Zone Torride (monument de pierre à dr.).

767 kil. **San Luis Potosi** (1866 m.; *buffet,* dîn. $ 1; hôt.: *Grand, Progreso, Louisville*, $ 2½; consul de Belgique, M. H. Stoopen; agent cons. de France et vice-cons. d'Espagne), ville de 72 600 hab., capitale de l'Etat du même nom, doit son importance aux riches mines d'argent des environs. Les rues en sont propres. On y remarque entre autres: la *cathédrale* (avec des portraits richement décorés et une cloche offerte par Philippe II d'Espagne), l'*hôtel de la Monnaie,* l'*Alameda* (avec un statue d'Hidalgo, v. ci-dessous), les *halles,* le *palais du Gouverneur,* l'*hôtel de ville,* le *palais de Justice* et plusieurs églises. La *San Pedro Mine* mérite une visite.

Des lignes partent de là pour *Tampico,* sur le golfe du Mexique (p. 574), et pour *Aguascalientes* (p. 574). On construit, en outre, un embranch. sur *Río Verde* (p. 574), qui va déjà jusqu'à (60 kil.) *Ahuacatal.*

898 kil. *Rincón.* Embranch. sur (60 kil.) *Pozos,* par (51 kil.) *San Luis de la Paz* (1860 m.) petite ville minière de 9747 hab. — 904 kil. *Dolores Hidalgo,* ainsi nommée en l'honneur du patriote Miguel Hidalgo (p. 572), qui en était le curé. — 940 kil. *San Miguel de Allende* (1840 m.; buffet; hôt.: Allende, $ 2), ville de 12 740 hab., sur le versant du *Cerro de Montezuma,* possède des églises remarquables et d'excellents bains publics. C'est là que naquit le patriote Allende (p. 572), auquel elle doit son nom.

Près de (977 kil.) *Empalme Gonzalez*, la ligne se bifurque. Sur l'embranch. E. à voie normale, qui est le plus court, circulent les wagons directs: 1022 kil. *Querétaro* (p. 575), station du Central Mexicain; puis des stations sans importance; 1131 kil. *Huichapan*, dans un beau site, avec une jolie église. — 1151 kil. *Nopala*; 1244 kil. *Huehuetoca* (p. 576); 1288 kil. *Tacuba* (v. p. 581); 1292 kil. *Mexico* (Estación de la Colonia), v. p. 577.

L'embranch. O. est plus long, mais plus intéressant. La ligne suit d'abord la vallée de la *Laya* (vues à dr.). La végétation prend peu à peu un caractère plus tropical. — 996 kil. *Celaya* (1757 m.; hôt.: Central, Universal), ville de 25565 hab. et point d'intersection du Central Mexicain (p. 575), est un endroit assez important, avec de belles vieilles églises (Nuestra Señora del Carmen, etc.) et de bons bains. A la gare, on vend aux voyageurs des «dulces» (douceurs, friandises, 15 à 50 c. la boîte), des fraises et des opales. — 1035 kil. *Salvatierra* (1756 M.; De la Luz), ville de 11 008 hab., avec plusieurs églises décorées de carreaux en majolique. — 1064 kil. *Acámbaro* (1921 m.; buffet et hôtel à la gare), 8006 hab.

Embranch. sur (93 kil.) *Morelia* (1950 m.; hôtels), ville de 38606 hab., capitale de l'*Etat de Michoacán*, et sur (155 kil.) *Pátzcuaro* (2190 m.; hôtels), ville de 7210 hab. sur un joli lac à l'extrémité E. duquel se trouvent les restes de *Tzintzountzan* (3 à 6 h. en bat.), ancienne ville des Taraxas, premiers habitants de l'Etat de Michoacán. Dans l'église, une Mise au tombeau, attribuée au Titien et bien conservée. — La ligne mène encore à (231 kil.) *Uruapan* (1700 m.; Hotel Oriente), ville de 9859 hab. avec de grandes plantations de café. 10 kil. à l'E. la **chute de Zzarárácua* ou *Cedozo*, haute de 30 m., qui tombe en deux étages dans une gorge boisée. Cette ligne doit être prolongée jusqu'à l'Océan Pacifique.

La ligne principale tourne au S.-E. (à dr.) et remonte la vallée du *Rio Lerma* (vue à g.). — 1126 kil. *Maravatio* (2015 m.); plusieurs hôtels). Embranch. sur (90 kil.) *Zitácuaro* (2000 m.; 10 391 hab.). — 1163 kil. *Tepetongo* (2330 m.); 1215 kil. *Flor de Maria* (2590 m.: buffet, dîn. $ 1); puis, un tunnel et l'on entre dans la vallée de Toluca.

1276 kil. Toluca (2671 m.; hôt.: **Leon d'Oro*, ch. dep. 75 c.; *Andueza*, $ $2^1/_2$ à $3^1/_2$, avec lum. électr. et restaurant; *Gran Sociedad*, ch. dep. 75 c.), capitale de l'*Etat du Mexique*, est une ville florissante et bien tenue de 25 940 hab., dans une belle vallée fertile, entourée de hautes montagnes. On y remarque le *palais du Gouvernement*, les *halles*, plusieurs *églises* et des *portails* d'un caractère antique. On peut y acheter de la lingerie fine, des poteries et d'autres souvenirs de voyage.

Embranchements sur (16 kil.) *San Juan de las Huertas* et par (25 kil.) *Tenango* sur (30 kil.) *Atla*.

L'ascension du **Nevado de Toluca** ou *Xinanticatl* (4650 m.), cône volcanique et neigeux qui s'élève au S. de la ville, demande 2 jours aller et retour. Vue grandiose.

Le trajet de Toluca à Mexico offre, en partie, un paysage d'une beauté extraordinaire. La ligne tourne à l'E. — *Ocoyoacac*, ville indienne, qu'on aperçoit à dr. dans le bas à une grande profondeur. La ligne commence à gravir les *La Cruz Mts.* (Sierra Madre; vue

à dr.), en suivant le cours tortueux du *Rio Lerma;* à dr. s'élève le Nevado de Toluca (v. p. 570). — 1298 kil. *Jajalpa* (2709 m.). On cultive, dans cette région, beaucoup d'agavés (p. 576). — 1308 kil. *Salazar.* A (1310 kil.) *La Cima* (3110 m.), la ligne atteint son point culminant et redescend ensuite, en offrant des *échappées superbes sur la *vallée de Mexico* avec ses lacs, la ville de Mexico, au milieu, et le Popocatepetl (à dr.) et l'Ixtaccihuatl (à g.; v. p. 581), volcans majestueux et couverts de neige, au second plan. — 1322 kil. *Dos Ríos;* le train franchit le *Río Hondo* sur un haut pont de charpente; plus loin, il traverse des gorges latérales (barrancas) en grand nombre. A dr., Chapultepec devient visible (p. 581). — 1339 kil. *Naucalpan.* Beaucoup de cactus. Au delà de (1346 kil.) *Tacuba,* on aperçoit à g. l'arbre de la «Noche Triste» (p. 581).

1350 kil. *Mexico,* v. p. 577.

106. D'Eagle Pass à Mexico.

1753 kil. Chemin de fer International Mexicain (*Ferrocarril Internacional Mexicano*), en 42 h. 1/2 (prix, $51.81; billet limité. $31.25; wagon-lit, $9; prix du trajet de Spofford Junction, $32.80; de la Nouvelle-Orléans, $52.70; de New York, $85.20). A Ciudad Porfirio Diaz, visite de la douane; on change les «checks» des bagages (p. xxvii).

Eagle Pass, petite ville de 3000 hab., est située sur la rive N. ou américaine du *Río Grande del Norte* (v. p. 568). Le train franchit le fleuve sur un pont de fer long de 300 m. et s'arrête à *Ciudad Porfirio Diaz,* appelée autrefois *Piedras Negras* (220 m.; plusieurs hôtels), ville mexicaine d'env. 12774 hab., dans l'*Etat de Coahuila.* On voit apparaître de pittoresques figures mexicaines, les hommes en manteaux écarlates (zarapes) et coiffés de sombreros, les femmes drapées de châles bleus (rebozos). — La ligne monte constamment vers le grand plateau mexicain (p. 566), en traversant d'abord une région aride et monotone. A l'exception de quelques *haciendas,* de pierre ou d'adobé, on aperçoit peu de maisons et la végétation ne se compose que de yuccas, de mesquite (p. 568) et de cactus. — 40 kil. (de Diaz) *Nava* (324 m.); 52 kil. *Allende* (375 m.); 82 kil. *Peyotes* (486 m.); 117 kil. *Sabinas* (340 m.; Hotel del Ferrocarril), dans un district riche en houille, point de jonction d'une ligne pour (22 kil.) *Hondo.* — 132 kil. *Soledad* (370 m.); 157 kil. *Aura* (452 m.); 198 kil. *Hermanas* (396 m.). — 238 kil. *Monclova* (587 m.; buffet et hôtel à la gare), avec 6684 hab. Embranch. à l'O. sur (68 kil.) *Cuatro Ciénegas.* — 256 kil. *Castaño* (748 m.); 291 kil. *Bajan* (842 m.). — 340 kil. *Reata* (900 m.). Embranch. sur (116 kil.) *Monterey* (p. 568). 359 kil. *Treviño* (890 m.; Robles). — 410 kil. *Jaral* (1142 m.); la ligne débouche sur le grand plateau mexicain, tourne à l'O. (dr.) et continue ensuite assez de plain-pied. Une ligne de là à *Saltillo* (p. 569) est en construction. — 478 kil. *Paila* (1190 m.); 539 kil. *Bola* (1090 m.), à l'extrémité S. de la grande *Laguna de Parras.* — 563 kil. *Hornos* (1095 m.), point de jonction d'une ligne

pour (23 kil.) *San Pedro* (1103 m.; plusieurs hôtels; 8997 hab.). — 594 kil. *Matamoros* (1110 m.); embranch. sur (70 kil.) *Tlahualilo.*

617 kil. *Torreón* (1134 m.; p. 573); notre ligne rejoint celle du *Central Mexicain;* de là à (1753 kil.) *Mexico,* v. R. 107.

La ligne de l'International Mexicain continue sur (870 kil. d'Eagle Pass) **Durango** (1892 m.; *Hôtel Richelieu,* etc.; tramways; agent cons. de France), ville de 31092 hab., capitale de l'Etat du même nom, avec une cathédrale et plusieurs autres églises, située à 8 kil. au S. du *Cerro de Mercado* qui se compose presque entièrement de fer météorique. — Chemin de fer de là au N.-O. pour (59 kil.) *Canatlán,* (166 kil.) *Santiago Papasquiaro* et (218 kil.) *Tepehuanes.*

107. D'El Paso à Mexico.

1971 kil. Central Mexicain *(Ferrocarril Central Mexicano),* en 46 h. (prix, $60.41 en monnaie mexic., wagon-lit, $9; billets d'aller et retour, valables pour 9 mois, pour Mexico: de St. Louis, $76.15; de Kansas City, $72.10; de la Nouvelle-Orléans, $63.75 en monnaie améric.). Billets d'excursion (pour les voyageurs qui ont des billets directs pour la Californie) d'El Paso à Mexico et retour à Eagle Pass, ou en sens inverse, $40. Visite de la douane à Ciudad Juarez (v. p. 567).

El Paso, v. p. 549. La ligne franchit le *Río Grande.* — 2 kil. *Ciudad Juárez,* ci-devant *El Paso del Norte* (1133 m.; buffet), ville de 8192 hab., avec la douane mexicaine, une vieille église remarquable et une statue du président Juarez (p. 586).

Embranch. au S.-O. sur (125 kil.) *Guzman,* (240 kil.) *Casas Grandes* et (250 kil.) *Terrazas.*

La ligne traverse d'abord l'Etat de *Chihuahua* et offre peu d'intérêt. Il n'y a que des cactus et des mesquites pour toute végétation. 48 kil. *Samalayuca* (1310 m.); 153 kil. *Ojo Caliente* (1246 m.); 180 kil. *Moctezuma* (buffet); 224 kil. *Gallego* (1660 m.); 312 kil. *Sauz* (1575 m.). Puis, le train franchit le *Río Chubiscar.*

361 kil. **Chihuahua** (1412 m.; hôt.: *Casa Robinson,* $2 1/2 à 3; *Palacio,* $2 à 2 1/2; tramways), ville active de 30098 hab., fondée en 1539 par Ibarra et capitale de l'Etat du même nom, dans une plaine bordée de collines sur le Río Chubiscar. La principale curiosité est la belle *Parroquia* ou église paroissiale, construite de 1711 à 1789. Derrière le *Banco Minero Chihuahuense,* un monument désigne la place où l'on fusilla en 1811, *Miguel Hidalgo* et *Ignacio Allende,* chefs de la révolution de 1810. La *Plaza* et les *Alamedas* ont de jolis jardins; le vieil *aqueduc* est intéressant. Grandes fonderies.

Excursion d'un jour aux *mines d'argent de Santa Eulalia* qui passent pour produire env. 20000 tonnes par mois. (23 kil.; 1 h. en chemin de fer). — Une ligne conduit à l'O. à (89 kil.) *San Andrés,* à (140 kil.) *San Antonio* et à (200 kil.) *Miñaca.*

Au delà de Chihuahua, la ligne descend; elle franchit le *Río Sta. Cruz* à (449 kil.) *Ortíz* et le *Río Nonoava* à (524 kil.) *Santa Rosalía* (1226 m.; 8909 hab.), avec des sources thermales. — 597 kil. *Jiménez* (1387 m.; buffet), ville de 9322 hab., sur la *Florida.* Embranch. sur (90 kil.) *Parral* (1738 m.), ville minière de 16382 hab., (108 kil.) *Adrián* et (155 kil.) *Rosario.* La poussière sur ce trajet

est très désagréable. — 677 kil. *Escalón,* d'où la ligne du Mexicain du Nord mène au district de la (125 kil.) *Sierra Mojada,* avec de grandes mines d'argent. — 704 kil. *Ceballos* (1190 m.); la ligne entre dans l'*Etat de Durango* et traverse le *bassin de Mapimí,* où l'on cultive du coton, des cannes à sucre, du maïs et du froment; le train franchit ensuite le *Río Nazas.*

835 kil. **Torreón** (1140 m.; *buffet;* plusieurs petits hôtels), dans l'*Etat de Coahuila*, ville de 13845 hab. (v. p. 572). Tramway électr. pour (10 kil.) *Lerdo* (1135 m.), ville de 17795 hab. avec de jolies promenades; commerce de coton.

De Torreón à Monterey et Tampico, 883 kil., Central en 36 h. 3/4 (en couchant à Monterey). — 64 kil. *San Pedro* (p. 571). — 223 kil. *Hipolito.* — 365 kil. *Monterey* (p. 568). — 417 kil. *San Juan.* — 510 kil. *Linares* (362 m.; 7076 hab.). — 647 kil. *Victoria* (449 m.; América), capitale de l'*Etat de Tamaulipas*, avec 10086 hab. — 785 kil. *Gonzalez.* — 883 kil. *Tampico* (v. p. 574).

De Torreón à Saltillo: *Ferrocarril Coahuila y Pacifico*, 307 kil., en 14 h. 1/2. — 57 kil. *Hornos* (p. 571). — 147 kil. *Parras* (1534 m.; buffet), ville de 6476 hab. — 239 kil. *General Gepeda.* — 307 kil. *Saltillo* (p. 569).

La contrée est aride et infertile; on y voit fréquemment des trombes de sable. Les montagnes atteignent près de (905 kil.) *Jimulco* une hauteur de 3120 m. On passe à nombre de grandes haciendas. La ligne monte constamment vers la hauteur du plateau central du Mexique (p. 567). — 989 kil. *Symon* (1568 m.). — 1034 kil. *Camacho* (1645 m.; buffet); le train entre dans l'*Etat de Zacatecas.* — 1094 kil. *Pacheco;* 1120 kil. *La Colorada* (1830 m.) — 1207 kil. *Fresnillo* (2090 m; 6000 hab.); 1235 kil. *Calera* (2149 m.). La montée devient plus rapide et le paysage plus pittoresque.

1265 kil. **Zacatecas** (2442 m.; hôt.: *Zacatecano,* $2), ville de 34138 hab., dans une gorge étroite et romantique, est un des centres de l'exploitation des mines d'argent du Mexique qui perdent depuis peu de leur importance. Les rues montueuses offrent des échappées pittoresques. Tramway de la gare à la *place du Marché,* au centre de la ville, avec un grand jet d'eau, où les porteurs d'eau vont puiser leur provision pour la ville. Près de là, la *cathédrale* (1612-1752), avec une façade richement sculptée, le *palais Municipal* avec une jolie cour et l'*hôtel de la Monnaie.*

Si l'on a le temps, on peut visiter une des *fonderies d'argent*, où les procédés pour obtenir le métal du minerai sont très primitifs; la visite d'une mine d'argent se fait mieux de Guanajuato (p. 574). — Vue superbe de la *Bufa*, mamelon de porphyre (150 m.) avec une petite chapelle qui domine la ville. — Le 2 mars 1871, les troupes rebelles furent battues ici par Juarez (p. 586) dans un combat sanglant.

Zacatecas est reliée à (9 kil. 1/2) Guadalupe par un tramway, dont les voitures descendent en 1/2 h. par leur propre poids, tandis que des mulets les remontent en 1 h. à 1 h. 1/4. On remarque l'église de la *Nuestra Señora de Guadalupe* (1721), avec un intérieur richement orné et quelques bonnes toiles. Le vieux cloître contigu renferme une maison d'éducation et un orphelinat. — On peut acheter de bonnes poteries à Zacatecas et à Guadalupe.

Au delà de Zacatecas, la ligne descend assez rapidement (prendre place à g.), avec de belles échappées sur la ville pittoresque et les

montagnes. Des deux côtés de la voie, on aperçoit des mines et des fonderies d'argent en grand nombre. La construction de la ligne en deçà de Zacatecas et au delà, a présenté de grandes difficultés. — 1326 kil. *Soledad.* A g., d'énormes montagnes apparaissent au loin.

1385 kil. **Aguascalientes** (1884 m.; *buffet;* hôt.: *Washington*, $2; *Hôtel de Paris,* $2), ville riante de 37 810 hab. et capitale de l'Etat du même nom, avec de grandes fonderies d'argent et de cuivre. est renommée pour ses sources thermales.

De la gare (tramway), située à 1 kil. 1/2 à l'E. de la ville, la jolie *Alameda* (tramway) conduit aux **Sources Thermales** (36-50° C.), dont chacune se trouve dans un petit établissement de bains (pourb., 15 c.). Le surplus de l'eau s'écoule par un étroit canal le long de l'Alameda. Les meilleurs bains se trouvent non loin de la gare (bain, 25 c). — Il y a des *églises* intéressantes et des *places publiques* bien ombragées.

D'Aguascalientes à San Luis Potosí et à Tampico, 669 kil., chemin de fer en 19 h. 1/4. — 110 kil. *Salinas*, avec de grandes salines. — 225 kil. *San Luis Potosí* (p. 569; buffet), point d'intersection du National Mexicain. — 356 kil. *San Bartolo;* embranch. sur (42 kil.) *Río Verde* (998 m.; hôt. Central), avec 5759 hab. (v. p. 569). — Ensuite, la ligne descend par la **vallée de San Ysidro* et d'autres vallées pittoresques. — 414 kil. *Cardenas* (1158 m.; buffet); le train descend à pic dans la *vallée de Canoas* et s'engage dans le beau **Tamasopo Cañon*. Tunnels en grand nombre. — 480 kil. *Rascón* (300 m.; buffet). Le paysage reste grandiose. De (547 kil.) *Taninul*, on peut visiter la *grotte de Choy*, que le train franchit. — 669 kil. **Tampico** (1 m.; hôtels; vice-consuls: de France, M. le comte de Potier; de Belgique, M. F. Gonzalez; de Suède et Norwège, M. G. Claussen; d'Espagne et d'Italie, agent cons.), vieille ville régulièrement bâtie de 16 316 hab., sur le *Panuco*, à 11 kil. de son embouchure dans le golfe du Mexique, a des bateaux à vapeur en correspondance régulière avec New York, la Nouvelle-Orléans, Mobile, la Havane et d'autres ports. — La ligne continue jusqu'à (678 kil.) *La Barra*, à l'embouchure du Panuco. — De Tampico à Monterey et à Torreón, v. p. 573.

1433 kil. *Encarnación* (1855 m.); la ligne franchit le *Río Encarnación* et entre dans l'*Etat de Jalisco.* — 1496 kil. *Lagos* (1870 m.; Progreso), ville de 16 000 hab. — 1523 kil. *Pedrito;* la ligne entre ensuite dans l'*Etat de Guanajuato*, qui est fertile et riche en mines d'argent.

1555 kil. **León** (1785 m.; *Hotel de Diligencia,* $2), ville de 63 263 hab., avec des fabriques de sellerie, d'autres articles de cuir et de rebozos (p. 571), possède une *cathédrale* et plusieurs jolies *plazas*. On remarquera les haies de cactus dits à orgue *(Organ Cactus)*. — 1588 kil. **Silao** (1777 m.; *buffet;* hôt.: *St. Julian; Ridon*), ville de 15 463 hab., avec de belles églises et de jolis jardins.

De Silao, un embranchement mène, par un Cañon, à (18 kil.) *Marfil*, d'où un tramway conduit, par une gorge étroite, à (5 kil.) **Guanajuato** (2084 m.; hôt.: *Union*, $2), ville de 40 580 hab., située entre des rochers de porphyre abrupts à 3/4 d'h. de la gare (tramway), et renommée pour ses mines d'argent. Les maisons de la ville, fondée en 1554, se trouvent dans le bas ou sur les versants de la gorge, dominées par les fonderies semblables à des forteresses. Au-dessus de la ville se dresse une énorme roche carrée, formant une borne limitrophe visible de bien loin. A Guanajuato et aux environs, l'intérêt du visiteur est absorbé surtout par les **mines d'argent**; entre autres, la *Veta Madre*, mesurant 9 à 50 m. et qui est exploitée maintenant sur une longueur de 16 kil. La visite des mines offre peu de difficulté, parce qu'on y descend par des escaliers de pierre; pour les **permis**, s'adresser à l'administrateur (administrador).

Les fonderies sont également intéressantes. Presque toutes sont exploitées d'une façon primitive à l'aide de chevaux ou de mulets, comme c'était l'usage il y a 300 ans. Le grand *Alhondijo de Granaditas*, au-dessus de la ville, sert actuellement de prison. Le *Teatro Juárez* est construit dans le beau style de la Renaissance. Plusieurs églises remarquables, beaucoup de belles maisons particulières et de jolis jardins. Les porteurs d'eau avec leurs étranges cruches au long cou sont une des particularités de Guanajuato.

Le train traverse ensuite une région fertile et variée. — 1618 kil. *Irapuato* (1742 m.; hôt. Ferrocarril), ville de 19 640 hab. A la gare, on offre toute l'année de belles fraises à vendre (petit panier, 25 à 50 c.).

D'Irapuato à Guadalajara, 268 kil., chemin de fer en 7 h. 1/2. Cette ligne traverse la fertile vallée du *Rio Lerma* et doit être prolongée jusqu'à la côte du Grand Océan. 126 kil. *Yurécuaro;* embranch. sur (42 kil.) *Zamora* (1564 m.; hôt. Colón), ville de 12 533 hab., avec un grand nombre d'églises et sur (138 kil.) *Los Reyes.* — 154 kil. *La Barca* (hôtels), non loin de l'extrémité E. du lac de Chapala (v. ci-dessous). — 219 kil. *Atequiza*, omnibus pour (2 h.) *Chapala* (bonne aub.), village fréquenté en été et situé sur la rive N. du grand *lac de Chapala* (bateaux à vap.). — 235 kil. *El Castillo*, d'où un tramway (6 kil. 1/2) conduit aux belles **chutes de Juanacatlán*, formées par la Lerma et hautes de 21 m. sur 180 m. de largeur. Jolie vue sur les chutes de la terrasse de la station d'électricité sur la rive g. Un peu plus bas, une filature de coton (1000 ouvriers).

260 kil. **Guadalajara** (1540 m.; hôt.: *Garcia*, $3 à 6; *Cosmopolita*, $2; *Roma;* consuls: de Belgique, M. G. Castaños; d'Espagne, M. Fernandez del Valle; de Suède et Norwège, M. E. Paulsen, vice-cons.; d'Italie agent cons.), ville de 101 208 hab., capitale du Jalisco (p. 574), est un centre de fabriques riche et florissant (belles poteries, cuirs, rebozos, coton, soie, etc.). A peu près au milieu de la ville, s'élève la *cathédrale*, bel édifice à dôme avec deux hauts clochers, achevé en 1618. Non loin de là au S., la *Plaza de Armas*, entourée du *Sagrario* construit de 1818 à 1843 (au N.), le *palais du Gouverneur* (à l'E.) et les *Portales de Cortazar* et *de Bolivar* avec de riches magasins (au S. et à l'O.). Sur la *Plaza Nuñez*, l'église de *San José*, splendide édifice moderne, richement peint et décoré d'or (frais de construction, 1 million de doll., à ce qu'on dit). — Du côté N. de la ville, l'*Hospital de Belen*, qui mérite d'être vu; du côté S., non loin de la jolie *Alameda* (concert militaire), le vaste *Hospicio de Pobres* (1000 pensionnaires), avec de beaux «patios» (cours) riches en fleurs et différentes sections pour hommes, femmes et enfants (y compris un jardin d'enfants et une «crèche»), ainsi que pour les sourds-muets et les aveugles. Le **Paseo*, qui de l'Alameda court au S., est une promenade favorite (à pied ou en voiture). On remarque, en outre, la *maison de force*, d'après le système cellulaire (on peut la visiter), le *palais épiscopal*, l'*hôtel de la Monnaie*, l'*hôtel de ville* et le beau *Teatro Degollado*. *San Pedro* et d'autres points des faubourgs méritent aussi d'êtres vus.

Au delà de Guadalajara, la ligne ne continue que jusqu'à (89 kil.) *Ameca* (1250 m.; hôtel Central), ville minière de 4739 hab., avec des raffineries de sucre.

Une ligne conduit au S. à (136 kil.) *Sayula* (1364 m.), ville de 7888 hab., à (164 kil.) *Zapotlán* (1517 m.; 17 596 hab.) et à (192 kil.) *Tuxpan*. On prolonge la ligne jusqu'à *Colima* (488 m.; hôtel), ville de 20 698 hab., capitale de l'Etat du même nom, dans un site salubre et fertile. Embranch. (95 kil. en 4 h.) sur *Manzanillo*, port sur le Pacifique. Bateaux à vap. pour Acapulco (p. 582) et les Etats-Unis.

1638 kil. *Salamanca* (1722 m., hôtel; 13 724 hab.). — 1679 kil. *Celaya* (p. 570); le train croise la ligne du National Mexicain (R. 105) et entre dans l'*Etat de Querétaro*, au delà de (1707 kil.) *Mariscala*.

1725 kil. **Querétaro** (1813 m.; *hôtel del Jardin*), ville pitto-

resque de 38016 hab., est située dans une vallée riante et *fertil*[e] où se dressent les coupoles et les clochers de ses églises en gran[d] nombre, parmi lesquelles on remarque, entre autres: la *cathédral*[e] et *Santa Clara*. Le *palais fédéral* (Palacio Federal) a une belle cou[r] ornée de colonnes. Commerce important de lainage. Aux environs on trouve des opales en grande quantité (on n'en achètera que s[i] l'on est un peu connaisseur).

Le principal intérêt de Querétaro se rattache aux derniers jours du malheureux empereur Maximilien, qui y fut enveloppé en 1867 par les troupes républicaines sous Escobedo. La ville se rendit le 19 mai; un mois plus tard (19 juin), Maximilien et ses partisans, Miramon et Mejía, furent fusillés sur le *Cerro de las Campanas*, une colline du côté O. à 20 min. de la ville. L'endroit est dep. 1901 indiqué par une chapelle expiatoire et offre un beau coup d'œil sur Querétaro, enfouie dans la verdure. Le *couvent de Capucins*, où l'empereur fut détenu avant son exécution, est actuellement une maison particulière; toutefois on y montre aux visiteurs la chambre de Maximilien. Inhumé d'abord dans la *Kreuzkirche*, église avec deux tours et trois dômes en majolique éblouissante, située dans la ville, le corps de l'empereur fut transporté dans la Kapuzinerkirche à Vienne en 1868.

Au delà de Querétaro, la ligne passe sous le bel **aqueduc*, construit de 1726 à 1738 par le marquis de Villar del Aguila, pour alimenter la ville d'eau potable. Quelques-unes des arches sont hautes de 30 m. A 3 kil. de Querétaro, à g., dans une gorge pittoresque, le **Hercules Mill*, la plus grande filature de coton du Mexique (1800 ouvriers; on peut la visiter).

Dans cette partie du trajet, on aperçoit d'incommensurables champs d'*agavés* (maguey; Agave Americana), que les Mexicains cultivent pour son suc, dont ils fabriquent le «*pulque*», breuvage national. Le cœur de la plante est enlevé, avant que le pédicule ne pousse; dans le bassin ainsi formé et large de 0 m. 50 au plus s'épanche pendant plusieurs mois un suc douceâtre (jusqu'à 1100 kilos par plante), nommé «agua de miel» quand il est frais et «pulque» quand il a fermenté. On distille des feuilles une liqueur très alcoolique dite *mescal*, et une autre *(tequil)* de ses racines: on utilise aussi les fibres et les épines de cette plante.

1780 kil. *San Juan del Río* (1906 m.; buffet), ville de 8224 hab.; la ligne monte rapidement, traverse la plaine de (1809 kil.) *Casadero* et atteint son point culminant (2480 m.) immédiatement au delà de (1849 kil.) *Marqués*. La descente de là à Mexico est superbe. — 1891 kil. *Tula* (2030 m.; Hotel Moctezuma), ville d'env. 1700 hab., a été fondée, dit-on, par les Toltèques et renferme d'intéressants restes qu'on leur attribue (guides, à l'hôtel). Chemin de fer pour *Pachuca* (v. p. 582), 71 kil. en 2 h. — Au delà d'*El Salto* (1908 kil.), où débouche un embranchement du National Mexicain, notre ligne longe le *Tajo de Nochistongo* (à dr.), établi par les Espagnols de 1607 à 1608 sous la forme de tunnel, puis continué comme canal de 1637 à 1789, pour drainer les lacs de la vallée de Mexico; toutefois cette entreprise n'a pas réussi à empêcher les inondations (v. p. 578). En face, les majestueux sommets de l'*Ixtaccihuatl* et du *Popocatepetl* (p. 581), couverts de neige. La ligne remonte un peu. — 1924 kil. *Huehuetoca* (2290 m.; p. 570).

1971 kil. *Mexico*, v. p. 577.

A
B
C
1
2
3
4
5
C. de Alzate o de Mosqueta
C. de Sor Juana
o de la Magnolia
C. del Naranjo
C. del Ciprés
C. de la Ribera
C. del Pino
C. del Chopo
C. del Álamo
C. de la Colonia
Calle de Sta María de la Ribera
C. del Chopo
Calle de Moctezuma
Calle de Zaragoza
Calle de Guerrero
Calle de la Humboldt
C. del Tulipán
Calle de Nonoalco
F.C. Central
(Cuernavaca y Pacifico)
F.C. Mexicano
Calle Colón
C. de la Violeta
C. Arista
C. de Mina
Avenida
C. de la Ribera de S. Cosme
S. Cosme
Plazuela de Buena Vista
Avenida de los Hombres
Pte. de Alvarado
S. Fernando
Guerrero
S. Hipólito
Hospital
C. del Toro
C. de S. Hipólito
C. Edison
C. de la Industria
C. del Carnot
C. del Calvario
Sadi
C. del Egido
Pl. de la República
Palacio Legislativo
C. del Egido
C. de Rosales
C. de Colón
S. Diego
C. de S. Diego
Carlos IV
C. de Patoni
Avenida
C. de las Artes
Calle
C. de Paris
C. de Madrid
C. de Iturbide
C. de Humboldt
C. de Balderas
Reforma
C. Donato Guerra
C. de la Providencia
Colón
Aberca
Pane
C. Morelos
F.C. Nacional Mexicano
Paseo de la
Avenida Presidente
C. Artega
C. del Ayuntam.
Cuauhtémoc
Av. Puentes Brotantes
C. del Gobernador
Av. Roma
C. de Hamburgo
C. de Londres
C. de Bruselas
C. de Dinamarca
C. de Berlín
Calle Bucareli
Ciudadela
C. Tolsa
C. de Revillagigedo
C. del Bosque de los Reyes
Avenida
S. Juan de la Penitencia
C. de los Arcos de Belén
Belén de los Padres
C. Ascensión
C. Campo Florido
Campo Florido
Romita
Chapultepec
2000 Metros
Chapultepec

MÉXICO

1:20.000

0 100 200 300 400 500 600 Metros

0 400 800 1200 1600 2000 Feet

E F G



1 2 3 4 5

S^a Ana
C. del Ferro carril
C^n del Ferro carril
C. del Pensamiento
C. Rayón
Allende
Salitreros
C. del Carizo
C. del Nopalito
C. de la Viña ó de Luna
C. de la Viña ó de la Cal
C. de Comonfort
C. Real de S^a Ana
C. de Tepozán
C. Tenaxtitlan
F. C. de Hidalgo y Nordeste
Granaditas
C^n de Vazquez
C. de Tenexpa
C. de los Parados
C. de Estanco de Mujeres
C. de Estanco de Hombres
Pl. de la Lagunilla
C. de la Amargura
S^a Catarina Mártir
El Carmen
Pl. del Carmen
S^a María la Redonda
C. del Ratón
Pl. del Jardín
C^n de Verdeja
Cerca de S. Lorenzo
C. d. l. Esp. d. l. Miseric.
P^ta Falsa de S^o Domingo
C. de Celaya
C. del Apartado
Casa de Moneda
C. de las Moras
C. de Arsinas
Pl. de S. Sebast.
S. Sebast.
Pl. d. l. Concep^n
Esc. de Artes
La Concepción
S^o Domingo
C. de Cocheras
Esc. de Medicina
C. de Chiconautla
C. del Cuervo
Circo Teatro Orrin
Teatro Renacim.
Cámara de Diputados
C. del Aguila
Corr. Dominguez
La Encarnación
S^a Catal. de Sena
S. Pedro y S. Pablo
Loreto
C. del Armado
Teatro Nacional
Correos
Esc. de Ingen.
S^a Clara
La Enseñanza
C. de Donceles
C. de Cordobanes
S. Ildefonso
C. de Montealegre
Pl. de Loreto
S^a Teresa la Nueva
C. d. l. Verónica
Teleg.
Monte de Piedad
Catedral
Sagrario
S^a Teresa la Ant.
S^a Inés
C. de Chavarría
Pl. de Mixcalco
Aven. del Cinco de Mayo
S. Franc^o
La Profesa
Trinidad
Teatro Principal
C. d. Plateros
Pl. de la Constitución
Palacio Nacional
Museo
Esc. de Bellas Artes
La Sant^ma
Col^o de Niñas
Banco Nación
Banco Central
Pal. Municipal
Conserv. de Música
Jesús María
C. de Zaragoza
F. C. Interoceánico 350 Metros
C. de la Pulquería de Palacio
S. Bernardo
Porta Coeli
Balvanera
C. de la Merced
Merc^o Merced
C. de Manzanares
Bibl. Nación.
Teatro Arbeu
Vizcaínas
C. de Mesones
C. de Regina
Regina
C. de Jesús
Jesús
C. del Parque del Conde
S. José de Gracia
Pl. de Palomares
Colorado
S. Jerónimo
S. Miguel
S. Camilo
Salto del Agua
Monserrate
Pl. de S. Pablo
S. Pablo
Hosp. Juárez
S^o Tomás la Palma
S. Salvador el Seco
Pl. del Árbol
Hosp. Militar
Merc^o Baratillo
S. Lucas
S. Salvador el Verde
Tlaxcoaque
Pl. de S^o Tomás
C. Necatitlan
F. C. Xico y C.



108. Mexico.*

Gares: du *Central Mexicain*, du *Mexicain* et du *Cuernavaca Pacific*, Buena Vista (pl. B 1-2); du *National Mexicain*, Estación de la Colonia (pl. A 3); de l'*Interocéanique*, Estación San Lázaro (au delà de pl. G 4); de l'*Hidalgo* (pour Tulancingo et Tortugas, Pachuca, v. p. 582), Garita de Peralvillo, au N.-E.; du *Xico et San Rafael* (pour Apapasco), Cuauhtemotzin (pl. G 5).

Hôtels (v. p. 567): *Hotel Sanz* (pl. D 3), Mariscala, 12, grande maison moderne, ch. dep. $5, dîn. $2; *Reforma*, Paseo de la Reforma, 129 (pl. B A 3-4), ch. dep. $3, recommandé; *Coliseo*, Coliseo Nuevo, 10 (pl. E 3), dep. $1½; *Iturbide* (pl. a; E 3), 1a San Francisco, 12, ancienne résidence de l'empereur Iturbide (p. 579), grande maison avec une cour intérieure, ch. dep. $2 (ascenseur); *Hotel del Jardín* (pl. b; D 3), 1a Independencia, 5, ch. dep. $3, recommandé; *San Carlos* (pl. c; E 3), Coliseo Nuevo, 421; *Gillow* (pl. d; E 3), San José el Real, 23, dans ces deux, ch. dep. $1; *Palacio* (pl. e; E 4), Puente Espiritu Santo, 10, au coin de Refugio, dep. $2½, bonne table (ascenseur); *Bazar* (pl. E 3), Calle Espiritu Santo, 8, dep. $1½.

Restaurants & Cafés: dans les hôtels, ci-dessus; puis: *Café y Rest. de Chapultepec*, Paseo de la Reforma (p. 580), à ¾ d'h. de la ville, rendez-vous du monde élégant le dim., concert militaire. — *Restaur. Sylvain*, Coliseo Viejo, 17, bonne cuisine franç.; *Porter*, 1a San Francisco, 4, 1er étage; *Café Concordia*, 2a Plateros, 302; *Maison Dorée*, 1a San Francisco, 3, ces deux convenables pour le 1er déjeuner; *Gran Restaur. de Paris*, Coliseo Viejo, 18. — *Cantina Bach*, 2a San Francisco, 3; *Cantina Weber*, Palma, 13; *Cantina Wissemann*, 2a Plateros, 4 (simple).

Tramways électriques dans la ville et dans toutes les directions (v. le plan; prix, 6 c.) et pour les faubourgs (10 à 25 c.). Station centrale à la plaza de la Constitución (pl. F 3-4; p. 578).

Fiacres *(coches de alquiler)*: de trois classes différentes, désignées par de petits guidons de fer-blanc rouges, bleus et jaunes; prix du trajet par pers: 1 h., $1, 75 c. et 50 c.; ½ h. ou fraction de ½ h., la moitié. La taxe des gares à l'hôtel, y compris les petits bagages, correspond à peu près au prix de l'heure. Le dim. et jours de fête, env. la moitié en sus, de 10 h. du s. à 6 h. du m., le double.

Commissionnaires *(cargadores)*: la course, 12 à 15 c.

Bains (25 à 50 c.; turcs et russes, $1.25). *Baños de San Felipe de Jesús*, dans la rue de ce nom; *Baños del Hotel Iturbide* (v. ci-dessus); *Baños del Harem*, Coliseo Nuevo.

Théâtres, etc.: *Teatro Nacional* (pl. D 3), Avenida Juárez, en construction; *Teatro Principal* (pl. E 3), Coliseo Nuevo; *Teatro Arbeu* (pl. E 4), San Felipe Neri, ces deux pour opérettes espagn., comédies et drames; *Teatro Renacimiento* (pl. E 3), San Andrés, quelquefois opéras italiens et franç. — *Circo Orrin* (pl. D 2), Plaza Villamil, cirque et spectacles divers. — COURSES DE TAUREAUX (*Plaza de Toros*): «*Mexico*» et «*Chapultepec*». — *Frontón Nacional* (pl. C 3), Calle Iturbide, pour jeu de paume espagnol.

---

* Les rues ont reçu en 1889 de nouveaux noms officiels. La ville a été divisée en quatre quartiers par l'*Avenida Oriente*, qui s'étend de l'E. à l'O. du côté N. de l'Alameda et de la plaza de la Constitución, et l'*Avenida Poniente* (Av. de los Hombres Ilustres, etc.), ainsi que par la *Calle Norte*, qui coupe les précédentes du N. au S. à l'E. de l'Alameda, et la *Calle Sur* (Calle S. Juan de Letrán, Puente de Zacate, etc.). Toutes les rues courant de l'E. à l'O. se nomment dès lors *Avenida*, et notamment celles à l'E. de la ligne centrale: Avenida Oriente, et celles à l'O.: Avenida Poniente, tandis que celles qui vont du N. au S. s'appellent *Calle*, et suivant leur situation: Calle Norte (Nord) et Calle Sur (Sud). Les rues ont été, du reste, numérotées. Toutefois les anciens noms ayant été conservés par les habitants et les nouveaux étant à peine en usage, on s'est vu forcé de remettre les anciennes désignations, qui figurent aussi sur notre plan, à côté des nouvelles.

Magasins. Curiosités mexicaines, photographies, guides du voyageur, cartes, etc., chez *Spaulding*, Calle de Cadena, 23 (pl. E4); *W. G. Walz & Cie.*, 2a San Francisco, 3 (pl. E3), etc. Il y a d'autres bons magasins dans la Calle de Plateros (pl. EF3), dans la Calle de San Francisco (pl. E3) et dans l'Avenida del Cinco de Mayo (pl. E3).

Banquiers: *Banco Alemán Transatlántico*, Ca. San Augustín, 7 (pl. EF4).

Poste (*Correos;* pl. F3): Calle de la Moneda, côté N. du Palacio Nacional (p. 579); on construit un nouveau bâtiment dans la Calle de San Andrés (pl. DE3); succursale: Calle San Juan de Letrán (pl. D3-4). — **Télégraphe:** Cinco de Mayo, 156 (pl. E3). — **Câble:** Cinco de Mayo, 6 (pl. E3).

Légations: de France, M. *C. Blondel*, Calle de la Exposición, 16; d'Espagne, M. le marquis *de Prat de Nantouillet;* de Suède et Norwège, M. *J. Brejer*, Capuchinas, 13 (près du Banco Nacional, pl. E4); de Suisse, M. *A. Kern*, C. de Plateros, 1 (pl. EF3); d'Italie, M. le comte *G. C. Vinci*, de Belgique, M. le vicomte *de Beughem de Houthem*, Calle de la Paz, 610; des Pays-Bas, M. *Paul Kosidowski*, consul; de Russie, M. *de Wollant.*

Mexico (2277 m.; en esp. *México*), capitale de la république du Mexique, est située au centre de la *vallée de Mexico (Anahuac)*, dans une partie de l'ancien lit du *lac Texcoco*, par 19° 36′ 26″ de latitude N. et 99° 6′ 39″ de longitude O. de Greenwich. La ville compte env. 368777 hab., Indiens ou métis pour la plupart, ainsi que plus de 5000 Américains ou Anglais et env. 800 Allemands, Autrichiens et Suisses. Les rues sont généralement larges et éclairées à l'électricité, mais mal pavées et malpropres, sauf au centre; les maisons, en pierres pour la plupart, et les édifices publics sont en partie fort beaux. Le climat est doux et régulier (température moyenne, 15°4 C.).

La ville espagnole de Mexico a été fondée en 1522 sur l'emplacement de la *Tenochtitlan* des anciens Astèques, dont la population s'élevait de 300000 à 500000 hab., d'après la tradition. La nouvelle ville comptait 15000 hab. en 1600; 90000 hab. en 1746 et env. 120000 hab. en 1800. On a fait beaucoup d'essais infructueux de drainer la vallée de Mexico, déjà au commenc. du XVIIe s. pour obvier aux inondations fréquentes (v. p. 576). Mais l'état des choses n'a été amélioré, semble-t-il, qu'en 1896, où le *canal de décharge* a été achevé. Les travaux ont été commencés en 1866, mais ils n'ont été repris qu'en 1885, après la chute de l'empire (1867). Ce canal, large d'env. 6 m. et profond de 5 m. 50 a 20 m. 40 (frais de construction: env. 10 millions de doll.), s'étend de Mexico à 33 kil. 1/3 au N.-E., en passant à l'O. du lac Texcoco, puis à 44 kil. au N. en traversant les lacs San Cristobal, Xaltocan et Zumpango et ensuite la montagne dans un tunnel long de 9 kil. 8, jusqu'au Río Tequixquiac, affluent du Río Panuco (p. 574). La ville a un important commerce de transit. On y fabrique: des cigares, des cigarettes, des objets d'or et d'argent, des poteries, de la plumasserie, des articles de cuir, du papier, des images de saints, des chapeaux et de la bière.

Parmi les curiosités de la ville, on remarque surtout la ***cathédrale** (pl. F3), édifice somptueux, qui se dresse du côté N. de la Plaza de la Constitución ou Plaza Mayor, à 5 ou 10 min. (à pied) de l'hôt. Sanz et des autres grands hôtels. Cette église, située sur l'ancien emplacement du grand temple *(Teocalli)* des Astèques, a été commencée en 1573 dans le style de la Renaissance espagnole et consacrée en 1667; les tours hautes de 66 m. n'ont été achevées qu'en 1791.

L'intérieur, dans le style dorique avec des réminiscences gothiques, est imposant malgré le plancher et les autels modernes peu en harmonie

avec l'ensemble. La belle *coupole* est décorée de peintures. Le chœur, au milieu de l'église, a des stalles sculptées. Aux bas-côtés se rattachent une série de chapelles, parmi lesquelles on remarque: la *Capilla San Felipe de Jesús*, avec le tombeau de l'empereur Iturbide (1790-1824), la *Cap. de las Reliquias*, avec des portraits de martyrs par Juan de Herrera, et la *Cap. San Pedro.* La *sacristie* et le *chapitre* renferment aussi de bons tableaux. Les têtes de Hidalgo, d'Allende, de Jimenez et d'Aldama ont été inhumées sous l'*Altar de los Reyes*, dans l'abside. — On ne manquera pas de faire l'ascension d'une des tours pour jouir de l'excellente vue sur la ville et ses environs (pourb., 25 c.).

Du côté E. de la cathédrale s'élève le **Sagrario Metropolitano* (pl. F 3), la première église paroissiale de la ville, construite dans sa forme actuelle de 1749 à 1769 et restaurée en 1858, dans le style baroque surchargé de l'architecte espagnol Churriguera (m. 1725). — Devant le Sagrario, le *monument de Martinez*, où l'on a enregistré la situation géographique de la ville, les cotes de niveau du lac Texcoco, etc.

Au milieu de la Plaza de la Constitución (pl. F, 3-4), se trouve le joli *jardin Zocalo*, où il y a concert les jeudi et dim. de 10 h. à 1 h. du matin et de 4 à 7 h. de l'après-midi. La plupart des lignes de tramways électr. (p. 577) partent de cette place.

Du côté E. de la Plaza s'élève l'énorme **Palacio Nacional** (pl. F 3-4), long de 205 m., occupé en grande partie par les bureaux du gouvernement (l'intérieur est visible les dim. et jeudi). On remarque: le *Salón de Embajadores* (salle des Ambassadeurs), avec des portraits de célébrités mexicaines, et la *salle du Sénat.* — Du côté S. de la place, le *Palacio Municipal* ou *del Ayuntamiento* (pl. F 4), l'*hôtel de Ville* (ci-devant *la Diputación*) et le *Portal de las Flores* (magasins); du côté O., le *Portal de Mercaderes.* — Au S.-E. de la Plaza, le principal *marché* (Mercado Volador; pl. F 4) de la ville.

Derrière le Palacio Nacional se voit le ***Musée National** (*Museo Nacional;* pl. F 3; ouvert t. les jours, sauf le sam., de 10 h. à 1 h.; entrée dans la Calle de la Moneda).

La partie la plus précieuse et la plus intéressante des collections comprend les **antiquités mexicaines* (du Yucatan, etc.), entre autres: la célèbre *pierre de sacrifice des Aztèques*, le *calendrier aztèque* et une image du premier dieu des indigènes mexicains, *Huitzilopochtli.* Les *collections historiques* sont aussi intéressantes. V. le catalogue (traduction anglaise par W. W. Blake).

Un peu plus à l'E., dans la Calle de la Academia, 208, est l'**école des Beaux-Arts** (*Escuela de Bellas Artes* ou *de San Carlos;* pl. G 3-4; ouverte de 9 h. à midi et de 1 h. à 5 h.; le dim. de 9 à 1 h.), avec de bons tableaux des écoles italienne et flamande, ainsi que des toiles de peintres mexicains anciens et modernes (*Las Casas protégeant les Indiens, par *Felix Parra*, etc.).

La Calle de Plateros, avec son prolongement, la Calle de San Francisco, la grande artère du commerce de la ville, conduit à l'O. de la Plaza de la Constitución à (900 m.) l'***Alameda** (pl. C D 3), beau jardin public, avec des hêtres superbes et toute sorte d'arbres

et de buissons fleuris (les jeudi et dim., concert gratuit et promenade du monde élégant). — L'Avenida del Cinco de Mayo, rue parallèle au N. de la Calle de San Francisco, également avec de riches magasins, débouche à l'O. dans l'Alameda.

Au S.-E. des gares de Buena Vista (p. 577) et à côté du *jardin Guerrero* (monument), s'élève l'église de *San Fernando*, dont le cimetière renferme les tombeaux de Juarez (p. 586; beau monument), de Miramon (p. 576), de Mejía (p. 576), de Zaragossa, de Guerrero, de Comonfort et d'autres Mexicains de renom.

Mentionnons, en outre: la *Biblioteca Nacional* (pl. E 4; 300 000 vol.: ouv. de 10 à 5 h. et de 6 à 9 h., le dim. de 9 à midi), Calle de San Agustín, non loin au S.-O. de la Plaza de la Constitución; la *Casa de Moneda* (hôtel de la Monnaie; pl. F 2), Calle del Apartado; la *Minería* (*Escuela de Ingenieros;* école des Mines; pl. E 3), Calle de San Andrés, 73, près de l'Alameda (dans la cour, des aérolithes énormes); la *Cámara de Diputados* (Corps législatif; pl. E 3), dans l'anc. Teatro Iturbide, au coin de la Calle del Aguila et de la Calle 2a del Factor. A l'O. de la ville, on construit un grand bâtiment *(Palacio Legislativo;* pl. B 3); le *musée de l'Industrie* contient des produits bruts et des produits industriels du pays; puis il y a: l'église *Santo Domingo* (pl. F 1), sur la place du même nom, non loin au N. de la cathédrale; l'*Escuela de Medicina* (pl. F 2), en face de cette dernière, et qui a été pendant 250 ans le palais de l'Inquisition; l'*Iglesia de la Santísima* (pl. G 3), avec une façade richement sculptée, à l'E. de la cathédrale; le *conservatoire* (Conservatorio de Música; pl. F 4), Calle de Meleros; etc.

La promenade (en voiture) du monde élégant de Mexico est le beau Paseo de la Reforma (pl. C B A 3-4), qui commence à l'O. de l'Alameda et conduit au S.-O. à (3 kil.) Chapultepec (v. ci-dessous; concert, les jeudi et dim. de 4 h. à 6 h. du s.). A l'entrée, une statue équestre de *Charles IV d'Espagne* (pl. C 3); les «glorietas» ou ronds-points (120 m. de diamètre), qui se répètent ensuite fréquemment, sont décorés de monuments de *Christophe Colomb,* de *Cuauhtémoc* ou *Guatemozin* (le dernier empereur des Astèques), de *Juarez* (p. 586), de *Friar Servando Teresa de Mier,* du gén. *Juan Zuazua,* etc. Belle vue sur le Popocatepetl et l'Ixtaccihuatl (p. 581). A la sortie du Paseo, un petit parc avec des animaux du pays.

Environs de Mexico.

La principale curiosité, dans le voisinage immédiat de la ville, est le *palais de Chapultepec, dans un beau site, sur une colline rocheuse à l'extrémité du Paseo de la Reforma (v. ci-dessus; on y va aussi de la Plaza de la Constitución par le tramway de Tacubaya, 10 c.; le palais est visible le jeudi dep. 5 h. $1/2$; cartes d'entrée gratuites, chez les consuls ou dans les hôtels). L'édifice actuel, qui occupe l'emplacement de l'ancien palais de Montezuma, date de 1783 à 1785, avec des annexes plus modernes. C'est le siège du président Porfirio Diaz et de l'école militaire nationale (350 cadets). Les beaux vieux cyprès *(Cupressus disticha),* dans le petit bois qui entoure le palais, ont en partie une hauteur de 36 m. et une circonférence de 9 à 12 m. Un monument rappelle le souvenir des cadets, qui succombèrent en défendant le palais contre les Américains. Au delà de la colline s'étend le champ de bataille de *Molino del Rey* (8 sept. 1847). Des remparts, on a la vue de la ville et de la vallée de Mexico, avec le Popocatepetl et l'Ixtaccihuatl. — De Chapultepec, on peut continuer l'excursion (en tramway électr., 1 kil.) jusqu'à

Tacubaya (2271 m.; 37050 hab.), avec l'observatoire national, le musée d'histoire naturelle, deux églises, un couvent sécularisé et de beaux jardins privés.

A 6 kil. au N. de la ville (tramway de la Plaza de la Constitución, 10 c.) se trouve **Guadalupe Hidalgo** (2268 m.), avec le sanctuaire de la Vierge de Guadalupe, la patronne de Mexico et spécialement des Indiens. La Vierge apparut, dit-on, en 1531 à un Indien, Juan Diego, sur la colline de Tepeyacac qui est voisine. Au pied de celle-ci, la grande église de *Nuestra Señora de Guadalupe*, achevée en 1709, avec un portrait miraculeux de la Vierge, imprimé sur le «*tilma*» (manteau) de Diego. Au sommet de la colline, la *Capilla del Cerrito* et, tout près, une seconde chapelle au-dessus d'une source sacrée (gazeuse). Le curieux monument du sommet a été érigé par un marin reconnaissant.

Les *Chinampas* ou *jardins flottants*, qui disparaissent de plus en plus près des villages de (3 kil. 1/2) *Santa Anita* et de (5 kil.) *Ixtacalco*, sont remarquables; on y va par le **canal de la Viga** ou *Canal Xochimilco* qui débouche au S. de la ville (tramway électr. de la Plaza au canal, 6 c.; barque pour Santa Anita et retour, env. $ 3/4 à 1, pour Ixtacalca, $ 2). On ne manquera pas de faire cette excursion intéressante au moins jusqu'à Santa Anita, et de préférence, le dim., pour observer les scènes de la vie populaire. Les barques ressemblent vaguement aux gondoles vénitiennes. Les «jardins flottants» sont de petites portions de terre ferme, séparées par des canaux étroits et qui servent à la culture maraîchère. Le canal aboutit près du (13 kil.) *Lago de Xochimilco*.

A *Popotla*, à 5 kil. à l'O. de la ville (tramway électr. de la Plaza, 12 c.), se trouve le célèbre **Arbol de la Noche Triste**, ou arbre de la Nuit de tristesse, sous lequel Cortez pleura, dit-on, dans la nuit qui suivit l'expulsion des Espagnols de Mexico (le 1er juillet 1520). C'est une sorte de cyprès (p. 580). Le tramway électr. mène plus loin à (1 kil.) *Tacuba* et à (3 kil. 1/2) *Atzcapotzalco* (20 c.).

Excursions en tramway électr. à *Dolores*, à *Mixcoac*, à *Coyoacán*, à *La Piedad*, à *San Angel*, à *Tlalpam* au S.-O. et au S. de Mexico et à d'autres points.

Le *Popocatepetl* et l'*Ixtaccihuatl*, deux volcans imposants et neigeux, frappent partout les regards aux environs de Mexico. — L'ascension du **Popocatepetl** (5420 m.) demande 2 à 3 jours et n'offre pas de difficultés considérables aux alpinistes aguerris, si ce n'est peut-être le mal de montagne. Ce tour coûte env. 40 p. pour une pers. seule; société, 25 p. par pers. On emportera des provisions de Mexico. Il est bon d'avoir une corde et un piolet. Si l'on a de bons souliers ferrés, on se gardera de les troquer sur le conseil des guides contre des sandales mexicaines. — Le meilleur point de départ est le village d'*Amecameca* (8180 hab.; 2613 m.; Hotel Hispano-Americano), sur le versant O., qu'on atteint par le chemin de fer Interocéanique (58 kil., en 2 h. env.) ou par la ligne de Xico & san Rafael (67 kil., en 2 h. 1/2 à 3 h. 1/2); les deux lignes se croisent près de La Compañia-Chalco. On trouve des guides et des chev. (env. 12 p. par pers.) à Amecameca. Au S.-O. de l'endroit, le *Sacro Monte*, colline couronnée de deux petites églises, avec une *vue splendide. D'Amecameca on chevauche en 6 à 7 h. jusqu'au rancho de *Tlamacas* (3900 m.), où l'on couche. Puis il y a encore une chevauchée d'env. 1 h. 1/2 jusqu'à «La Cruz», un groupe de rochers. Ensuite à pied, sur des champs de cendre et de neige, au névé escarpé qui couvre le sommet. Au bout de 7 à 8 h. du rancho, on atteint le *cratère du sommet, recouvert de glace et mesurant 827 m. de diamètre avec env. 2400 m. de circonférence. Des fumerolles s'échappent constamment de ses solfatares en grand nombre. — Pour l'ascension de l'**Ixtaccihuatl** (pron. -taksigwatle; c.-à-d. «Femme Blanche»; 5110 m.), volcan auj. éteint, sans cratère et qui est couvert de la lave du Popocatepetl, on part aussi d'Amecameca, mais elle est beaucoup plus difficile et se fait rarement (la 1re fois, en 1889).

La ligne Interocéanique continue sur (137 kil.) *Cuautla* (1301 m.), vieille ville intéressante, fréquentée en été, et qui a des eaux thermales

sulfureuses et sur (216 kil.) *Puente de Ixtla*, station du Cuernavaca-Pacifique (v. ci-dessous).

De Mexico à Cuernavaca, 120 kil., par le *Central Mexicain*, dit «*Gran Pacifico*», en 4 h. $^1/_3$. Une excursion par cette ligne qui offre de beaux points de vue se recommande beaucoup. Départ de Buena Vista (p. 577). — 13 kil. *Tacubaya* (p. 581). Belle vue sur la vallée du Mexique. — 28 kil. *Contreras*, entourée de vergers. La ligne gravit rapidement la montagne. Au delà de (47 kil.) *Ajusco* et d'une grande gorge (belle vue en arrière), on entre dans le grand bois du *Monte de Huitzilac*. — 62 kil. *La C ma*, où la ligne atteint son point culminant (env. 3000 m.). En redescendant, belles échappées. — 75 kil. *Tres Marias*. — 120 kil. **Cuernavaca** (1645 m.; hôt.: *Morelos*, $ 3 à 5; *Bella Vista*), ville de 9584 hab., capitale de l'Etat de Morelos, dans un beau site, avec un climat tropical. On remarque surtout le palais de Cortez (auj. un bureau de police), une église de 1529 avec une vieille cloche, présent de Charles IV à Cortez, la villa de Maximilien, et les beaux jardins, séjour préféré de l'impératrice Charlotte. Plusieurs raffineries de sucre. — Dans le voisinage, la pyramide du temple astèque de *Tepoztlan* et les ruines étendues de *Xochicalco*. — La ligne continue au S. — 181 kil. *Puente de Ixtla* (v. ci-dessus). — 238 kil. *Iguala* (735 m.; 7463 hab.). — 293 kil. *Balsas*, d'où deux lignes doivent être prolongées jusqu'à *Acapulco* et *Sihuatanejo*, et jusqu'à la côte du Pacifique.

De Mexico à Pachuca, 98 kil., par le *Central*, en 2 h. $^1/_2$. — 81 kil. *Telles*. De là à (163 kil. de Mexico) *Apulco*. — 98 kil. *Pachuca* (2446 m.), capitale de l'Etat d'Hidalgo (37487 hab.), avec une cathédrale. On y exploite, ainsi qu'à *Real del Monte*, ville voisine de 10000 hab., d'importantes mines d'argent et de fer. — Pachuca est reliée par le chemin de fer d'Hidalgo avec (110 kil.) Mexico (p. 577), (61 kil.) Irolo (p. 583), ainsi qu'avec (32 kil.) *Tulancingo* et (108 kil.) *Tortugas*, ces trois lignes passant par (26 kil.) *Tepa;* chemin de fer Central pour Tula (p. 576) et chemin de fer Mexicain pour Ometusco (v. ci-dessous).

Excursions en chemin de fer: à *Texcoco* (v. p. 585); à *Toluca* (v. p. 570); à *Orizaba*, à *Córdoba* ou à *Paso del Macho* (p. 584); à *San Juan Teotihuacán* (v. ci dessous), à *Puebla* (p. 585), à *Oaxaca* (p. 586), etc.

De Mexico à *El Paso*, v. R. 107; à *Laredo*, v. R. 105; à *Eagle Pass*, v. R. 106; à *Vera Cruz*, v. R. 109.

109. De Mexico à Vera Cruz.

A. **Par Apizaco et Orizaba:** 424 kil. Chemin de fer Mexicain (*Ferrocarril Mexicano*), en 11 h. $^1/_2$ à 12 h. (prix, $ 7.20; $ 12.25 aller et retour; $ 13.25 avec droit au retour par la ligne Interocéanique, p. 585). Franchise de bagages jusqu'à 33 livres seulement. — Une excursion sur cette ligne jusqu'à Orizaba et à Paso del Macho se recommande beaucoup en raison des superbes paysages qu'elle offre à la descente (au delà d'Esperanza, p. 583) du plateau mexicain à la côte. Vue à dr.

Mexico, v. p. 577. La ligne monte au N. et au N.-E., en passant à la nouvelle *douane* (à dr.), à *Guadalupe* (à g.; p. 581) et au *lac Texcoco* (à dr.; p. 570); puis, elle traverse d'incommensurables plantations d'agavés (p. 576). Au S. s'élèvent le Popocatepetl et l'Ixtaccihuatl (p. 581). — 44 kil. *San Juan Teotihuacán*, avec deux intéressantes «Teocallis» ou pyramides, qui étaient consacrées au Soleil et à la Lune, et antérieures, dit-on, aux Toltèques (à env. 1250 m. à g. de la voie). La première est haute de 55 m. et large à la base de 207 m.; l'autre est plus petite. — 55 kil. *Otumba*, où il y eut une bataille sanglante entre les Espagnols et les Toltèques (le 8 juillet 1520). — 68 kil. *Ometusco*, point de jonction d'une ligne pour

(46 kil.) *Pachuca* (p. 582). — 77 kil. *Irolo* (2450 m.; embranch. sur *Pachuca*, p. 582) et (93 kil.) *Apam* sont deux grands centres du commerce du «pulque» (p. 576). Le train entre dans l'*Etat de Tlaxcala*. — 124 kil. *Guadalupe* (2540 m.); la Malinche et l'Orizaba deviennent visibles au S.-E. — 139 kil. *Apizaco* (buffet).

D'Apizaco à Puebla, 47 kil., chemin de fer en 1 h. 1/2. — Beau coup d'œil sur la *Sierra Malinche* (4100 m.) qui se dresse à g., ainsi qu'au S.-O. sur le Popocatepetl (p. 581), l'Ixtaccihuatl (p. 581) et à l'E. sur l'Orizaba (v. ci-dessous). — De (17 kil.) *Santa Ana*, tramway (8 kil. à l'O.) pour la vieille ville de *Tlaxcala* (2715 hab.), capitale de l'Etat du même nom, avec d'intéressantes églises, des souvenirs de Cortez et d'autres Espagnols du XVI[e] s. (à la Casa Municipal, etc.). — Au delà de (35 kil.) *Panzacola*, la pyramide de *Cholula* (p. 585) est visible à dr. — 47 kil. *Puebla* (p. 585).

165 kil. *Huamantla* (6000 hab.); la ligne atteint son point culminant (2550 m.). — 182 kil. *San Marcos* (p. 586), point de jonction du chemin de fer Interocéanique. — 221 kil. *San Andrés* (2430 m.) est le point de départ de l'ascension du ***Pico de Orizaba** ou **Citlatepetl** (5560 m.), qui se dresse à g.

L'ascension en est difficile et fatigante. De San Andres, un tramway traîné par des mules à la montée et mu par son propre poids à la descente monte en 1 h. à (10 kil.) *Chalchicomula* (aub.), village dans un site pittoresque au pied O. du pic, avec une jolie église de la Renaissance. On chevauche de là par des champs d'agavés et de céréales, puis pendant des heures dans une belle forêt, pour atteindre, au bout d'env. 9 h., la croupe entre l'Orizaba et la Sierra Negra. On couche dans une gorge (Cueva del Muerto; env. 4200 m.) à l'abri du vent. De là au sommet: 6 ou 9 h., suivant l'état de la neige. D'abord on chevauche encore pendant 1 à 2 h., puis on monte à pied assez rapidement sur du gazon, des éboulis et des champs de neige, et l'on atteint à la fin le bord du cratère du sommet, dont le point culminant est désigné par une croix. Immédiatement à l'O. on aperçoit le Popocatepetl (p. 581) et l'Ixtaccihuatl (p. 581), au N.-O. la Sierra Malinche (v. ci-dessus), à une grande profondeur la ville d'Orizaba, et à l'E. le golfe du Mexique (quand le temps est serein).

245 kil. *Esperansa* (2432 m.; buffet); embranch. au S. sur (50 kil.) *Tehuacán* (p. 586), station de la ligne de Puebla-Oaxaca. — La ligne atteint le bord E. du plateau mexicain et s'abaisse ensuite vers la côte par une descente extraordinairement rapide; en sens inverse, les trains sont remorqués par d'énormes locomotives «Fairlie» à double cheminée. Sur cette partie du trajet, le paysage est tout à fait grandiose, et la construction de la voie fort intéressante. A l'approche de la *Tierra Caliente* ou de la zone torride du littoral, on remarque l'exubérance tropicale de la végétation, où brillent les orangers, les limoniers, les citronniers, les bananiers et les grenadiers, les cannes à sucre, les palmiers, les caféiers et une profusion de beaux arbres et de buissons en fleurs. — Au delà de (252 kil.) *Boca del Monte* (2215 m.), où le regard plonge à dr. dans la vallée à une profondeur de 900 m., notre ligne passe le long du versant de la montagne, par des tunnels et sur des ponts. — 268 kil. *La Bota*. — 272 kil. *Maltrata* (1690 m.), avec la jolie vallée de *La Joya*. Un peu plus loin, le train traverse la gorge sauvage de la ***Barranca del Infiernillo***; au fond (180 m.), l'*Arroyo de Maltrata*. En deçà d'Orizaba, la ligne contourne le *Cerro del Borrego*, où un

petit détachement de Français repoussa, en 1862, l'attaque d'un corps mexicain de beaucoup supérieur en nombre.

292 kil. **Orizaba** (1228 m.; buffet; hôt.: *Francia*, *Le Bert*, *Diligencias*, $2; agent cons. de France), vieille ville de [illegible] hab., est située au pied S.-E. de la montagne du même nom (p. [illegible]), dans la vallée baignée du *Rio Blanco* et possède une des plus grandes brasseries du Mexique. De la gare, on ne voit que les tours de la *cathédrale*. Les églises renferment un grand nombre de tableaux de *Barranco*, peintre indigène. On peut y acheter d'excellents fruits pas chers. Les cabanes à toitures rouges de cette région ont un cachet tout à fait tropical. Excursion en voiture ou à cheval aux chutes du *Rincón Grande*.

Au delà d'Orizaba, la ligne franchit la *barranca* du *Metlac* sur un pont haut de 28 m.; puis encore plusieurs ponts et tunnels. — 310 kil. *Fortín*; 318 kil. *Córdoba* (827 m.; Hôt. América), ville de 8736 hab., à 1/2 h. de la gare (tramway). Sur la belle place, la cathédrale. Bons fruits.

De Córdoba à Santa Lucrecia, au S.-O., 327 kil., chemin de fer (*Ferrocarril de Vera Cruz al Pacífico*); un train par jour (en changeant à Perez), en 11 h. 1/4 et 6 h. 1/2. — 49 kil. *Tezonapa*. — 61 kil. [illegible] — 93 kil. *Tierra Blanca*, terminus d'une ligne de Vera Cruz, longue de 10[illegible] kil. — 200 kil. *Perez* (v. ci-dessus). — 327 kil. *Santa Lucrecia*.

Santa Lucrecia est une station du *chemin de fer National de Tehuantepec*, 3[illegible] kil., en 12 h. 1/2: *Coatzacoalcos* (agent cons. de France, vice-cons. de Suède et Norvège: M. T. Gemmill), port sur le golfe du Mexique. — 87 kil. *Jvile*; 127 kil. *Santa Lucrecia* (v. ci-dessus); 15[illegible] kil. *Palomares*; 204 kil. *Rincón Antonio*; 261 kil. *San Gerónimo*. — 289 kil. *Tehuantepec* (70 m.), ville de 10386 hab. — 309 kil. *Salina Cruz*, sur le Pacifique; bateaux à vapeur pour l'Amérique du Nord et du Sud.

338 kil. *Atoyac* (460 m.); un peu plus loin, les pittoresques *chutes d'Atoyac*. — 348 kil. *Paso del Macho* (475 m.). Le paysage devient ensuite monotone, et si l'on ne veut pas aller s'embarquer à Vera Cruz, il vaut mieux s'en retourner ici. — 382 kil. *Soledad*: le train franchit la *Jamapa* sur un long pont. — 408 kil. *Tejeria*.

424 kil. **Vera Cruz** (7 m.; hôt.: *Diligencias*, $2 1/2; *Hotel de Mexico*, $2; consulats: de France, M. L. Schœnfeld; de Belgique, M. Alfr. Nauwelaers; d'Espagne, M. Ed. Ortiz y Zugasti; d'Italie, M. E. G. de Castilla; des Pays-Bas, M. A. A. L. Heuer; de Suède et Norwège, M. J. Mirón y Mosquera), ville de 29762 hab. et port sur le *golfe du Mexique*, est située dans une plaine sablonneuse et infertile, à l'endroit même où Cortez aborda en 1519. Sauf la cathédrale, quelques églises, des couvents et une arène pour courses de taureaux, la ville offre peu de chose au touriste. Le climat y est chaud et très malsain en été. Une particularité de Vera Cruz, et du Mexique mérid. en général, ce sont les grands percnoptères (sorte de vautours), qui cherchent leur nourriture dans les rues, et que les autorités prennent sous leur protection.

De Vera Cruz à Tierra Blanca, v. ci-dessus. Un autre embranch. conduit au S. le long de la mer à (70 kil.) *Alvarado*, petit endroit sur un [illegible] de mer, où vont se jeter le *Río Papaloapan* et le *Río S. Juan*. Des

bateaux à vapeur circulent sur ces deux fleuves jusqu'à l'intérieur des terres. — Bateaux à vapeur pour les ports du golfe du Mexique, la Havane, les Etats-Unis, ainsi que pour l'Europe (ligne de Hambourg-Amérique pour Hambourg par la Havane).

B. **Par Puebla et Jalapa:** 547 kil., CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE (*Ferrocarril Interoceánico*), en 22 h. Prix comme sur le Mexicain (p. 582); trajet moins intéressant que celui de la ligne précédente.

Mexico, v. p. 577. — La ligne suit au S.-O. celle d'Amecameca (p. 581) jusqu'à (18 kil.) *Los Reyes*, en passant à l'extrémité S. (à g.) du lac Texcoco; puis elle tourne au N. — 39 kil. *Texcoco*, sur l'emplacement d'une anc. ville des Chilkimèques, avec des restes astèques. — 70 kil. *Otumba* (p. 582). — 90 kil. *Irolo* (p. 583).

208 kil. **Puebla** (2170 m.; hôt.: *Diligencias*, *Universal*, $ 2; consul de Belgique: M. J. A. Dorenberg; agent cons. de France et vice-cons. d'Espagne), ville d'env. 98191 hab., capitale de l'Etat du même nom, a été fondée en 1551. A l'arrière-plan, des montagnes grandioses: le Popocatepetl, l'Ixtaccihuatl, l'Orizaba et la Malinche. L'emploi de briques à glaçure et coloriées pour décorer les maisons au dedans et au dehors donne à la ville un cachet particulier. Comme souvenirs de voyage, on recommande les objets en onyx, les petites corbeilles, les nattes de paille bigarrée et les poteries qui se fabriquent à Puebla. La **cathédrale*, du milieu du XVIIe s., avec des annexes plus modernes, dans le style de la Renaissance espagnole, a une coupole au-dessus de la croisée, une voûte en berceau et deux hauts clochers (vue). A l'intérieur, on remarque les ornements en onyx, les marqueteries, les tableaux, les tapisseries, les autels et l'orgue. — Les églises de *San Francisco*, de *La Compañia* et de *Nuestra Señora del Carmen* méritent d'être vues. Non loin de la gare, une grande *maison pénitentiaire*. Au cimetière, un monument des victimes de la guerre de 1862-1863 (v. ci-dessous). Jolie promenade au **Paseo*, sur le *Río Atoyac*. — On ne manquera pas de visiter le *Fort Guadalupe*, sur la colline où eut lieu la bataille du «Cinco de Mayo» (le 5 Mai 1862), qui se termina par la retraite des Français sur Orizaba. Ils revinrent l'année suivante et ayant entrepris le siège de la ville le 17 mars, ils s'en emparèrent le 17 mai.

Un embranchement conduit de Puebla à (13 kil. à l'O.) *Cholula* (2106 m.; 7000 hab.), avec d'intéressantes églises et la célèbre **pyramide de Cholula**, colline artificielle, haute de 62 m., avec une base de 300 m. carrés, et faite d'argile et de briques cuites au soleil. Elle a été construite en terrasses, dont trois se reconnaissent clairement. Un chemin en zigzag, pavé de pierres et terminé par un escalier, conduit au sommet, plate-forme de 2500 m. car. avec l'église de la *Virgen de los Remedios*. *Vue superbe. La construction de la pyramide est attribuée aux Olmèques ou aux Toltèques; on ignore à quelle époque et dans quel but elle a été élevée. — La ligne continue sur (46 kil. de Puebla) *Atlixco*, (85 kil.) *Matamoros* et (124 kil.) *Tlancualpican*.

DE PUEBLA À OAXACA, 367 kil., Mexicain Méridional (*Ferrocarril Mexicano del Sur*), en 12 h. (en sens inverse, 12 h. 1/2; un train par jour dans chaque direction; billet d'aller et retour, valable pour 30 j., $ 15, de

Mexico, $20.50). Cette ligne traversant en grande partie des paysages d'un caractère tropical, est une des plus belles du Mexique. — 18 kil. *Amozoc*, point culminant de la ligne (env. 2300 m.; également station du chemin de fer pour Vera Cruz, p. 586). La ligne descend dans une jolie vallée; au N., belles échappées sur la Sierra Malinche (p. 583) et d'autres volcans. A l'O., au loin, se montre le Popocatepetl (p. 581). La végétation devient de plus en plus tropicale: cactus, dattiers et bananiers. — 87 kil. *Tlacotepec* (embranch. sur *Cananca*, 62 kil.). — 127 kil. *Tehuacán* (1676 m.; hôtels), petite ville de bain de 7995 hab. avec des sources d'eaux minérales analogues à celles de Carlsbad. Embranch. sur Esperanza (50 kil.; p. 583). — 180 kil. *Venta Salada*, avec des plantations de cannes à sucre. — 195 kil. *San Antonio*. Puis la ligne entre dans le pittoresque *Cuez Cañon*, qui ressemble à ceux du Colorado (R. 93). — 235 kil. *Quiotepec*, point le plus bas de la ligne (env. 500 m.). 257 kil. *Tomellin* (où l'on dîne); la ligne recommence à monter par le superbe *Tomellin Cañon* jusqu'à la ligne faîtière entre le golfe du Mexique et le Pacifique. La végétation varie rapidement. 323 kil. *Las Sedas* (env. 1900 m.), où les forêts de conifères recommencent. — 357 kil. **Oaxaca** (pron. ouahhaka; 1546 m.; hôtels), vieille ville intéressante de 35049 hab., capitale de l'Etat du même nom, dans un beau site salubre, au pied du Monte San Felipe qui est très boisé. Remarquable est l'arbre géant de Tule (Taxodium Mexicanum), avec une circonférence de 40 m. Oaxaca est la ville natale du président Benito Juárez (1806 à 1872; monument) et de Porfirio Diaz (1830; p. 580). Ferdinand Cortez portait le titre de duc d'Oaxaca. Voitures et chevaux de selle pour de nombreuses excursions aux environs. A 8 kil. env. au S.-O., le *Monte Alban* (env. 1900 m.), avec un panorama splendide. La montée est assez difficile; en haut se trouvent des ruines énormes des sanctuaires zapotèques, datant des temps primitifs mexicains. De la même date sont les célèbres ruines de *Mitla* (gîte dans une hacienda), à 31 kil. env. d'Oaxaca. — D'Oaxaca, la ligne continue au S. sur (38 kil.) *Ocatlán* et (50 kil.) *Ejutla*.

228 kil. *Amozoc* (p. 585). — 263 kil. *San Marcos* (p. 583), point de jonction du Mexicain. — 292 kil. *Virreyes*. Embranch. à l'E. sur (81 m.) *Tezintlán* (1952 m.), avec des gisements de cuivre. — 339 kil. *Perote*. Autour du côté N. du *Cofre de Perote* (4090 m.), d'immenses champs de lave. — 416 kil. **Jalapa** (1045 m.; hôt.: *Gran Hotel, Mexicano*, $2), vieille ville pittoresque de 20388 hab.; capitale de l'*Etat de Vera Cruz*, avec une *cathédrale* et un vieux *couvent des Franciscains*. La ville jouit d'un climat agréable et salubre et c'est un lieu de villégiature préféré. Nombreux buts d'excursions (flore variée). On cultive dans les environs le liseron de Jalapa (*Ipomoea purga*), connu pour ses bulbes et qui tire son nom de la ville. — 547 kil. *Vera Cruz* (p. 584).

TABLE ALPHABÉTIQUE.

Abréviations des noms des Etats v. p. L.

Imprimerie de F. A. Brockhaus à Leipzig.

157